

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Sociální geografie a regionální rozvoj



**PERCEPCE DOPADŮ DÁLNICE D3
PŘEDSTAVITELI OBCÍ**

**PERCEPTION OF D3 MOTORWAY IMPACTS BY
MUNICIPAL REPRESENTATIVES**

Diplomová práce

Miroslav Vrtiška

Praha 2015

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 30. června 2015

Na tomto místě bych rád upřímně poděkoval RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D. za čas, který věnoval odbornému vedení této práce, za jeho podnětné připomínky a rady. Dále děkuji všem účastníkům výzkumu za poskytnuté informace, bez kterých by tato práce nemohla vzniknout. Děkuji také své rodině, přítelkyni a nejbližším přátelům za potřebnou toleranci a podporu.

Percepce dopadů dálnice D3 představiteli obcí

Abstrakt

Předkládaná diplomová práce detailně analyzuje vnímání dopadů dálnice D3 představiteli dotčených obcí trojího typu – představitelé místní samosprávy, zástupci podnikatelské činnosti a obyvatelstvo. Předpokládané dopady studované komunikace v řešeném území jsou diskutovány s odbornou literaturou, která poskytla základ výzkumným otázkám a hypotézám. Pro získání potřebných dat proběhlo terénní šetření v obcích dotčených plánovanou trasou dálnice D3 a její zprovozněnou částí ve Středočeském a Jihočeském kraji. Hlavními výzkumnými nástroji byly polostrukturovaný rozhovor a dotazníkové šetření. Zjištěné závěry o vnímání dálnice D3 v dotčených obcích vycházejí z detailní analýzy statistických dat a hloubkového rozboru rozhovorů. Z výsledků je zřejmé, že výsledná percepce dopadů se liší v závislosti např. na geografických aspektech, jakými jsou poloha (vůči trase dálnice) nebo populační velikost obce. Obecně je dálnice vnímána pozitivně v obcích, které jsou v současnosti značně zatíženy dopravou, zatímco v lokalitách, kde její přítomnost vnímají negativně, se často projevuje tzv. NIMBY efekt.

Klíčová slova: dálnice D3, obce, dopady dálnice, rozhovor, dotazníkové šetření

Perception of D3 motorway impacts by municipal representatives

Abstract

The thesis analyzes in detail the perception of the impact of D3 motorway by the representatives of the affected municipalities, who represent three different parts of society – community leaders, a representative of business and general population. The expected impacts of a new motorway in the given area are discussed with technical bibliography, which provided the basis for research questions and hypotheses. Field research was conducted in municipalities, which will yet be affected by the planned D3 motorway, and in municipalities in Central and Southern Bohemia, where part of D3 motorway had already been completed. Semi-structured interviews and questionnaires were used as the main research tools. The finding about the perception of the D3 motorway in the affected municipalities were based on detailed analysis of statistical data and in-depth analysis of the interviews. The findings show that the resulting perception of the impact varies depending on various aspects like geographical aspects, such as the location of the village (with regard to the highway route) or the population size of the municipality. Generally speaking, the motorway is positively perceived by municipalities that are currently substantially burdened by heavy transport, while in localities with negative perception of the future highway, a NIMBY effect often comes into place.

Key words: D3 motorway, municipalities, motorway impacts, interview, questionnaire

OBSAH

Přehled použitých zkratké.....	7
Seznam tabulek	8
Seznam obrázků	9
Seznam grafů	10
1 Úvod.....	11
2 Percepce dopadů dálnic v odborné literatuře.....	13
2.1 Pojem percepce.....	13
2.2 Dopady dálnic na lokální a regionální rozvoj.....	14
2.3 Percepce dopadů na lokální a mikroregionální úrovni	17
2.4 Percepce dopadů na úrovních vyššího řádu.....	20
2.5 Percepce dopadů dálnic: hypotézy.....	22
3 Dálnice D3 a její postavení v dálniční síti Česka	23
3.1 Síť dálnic a rychlostních silnic v Česku	23
3.1.1 Dálnice v Česku.....	24
3.2 Dálnice D3.....	27
3.2.1 Historie výstavby dálnice D3 a výběr její trasy	27
3.2.2 Předpokládané trasování dálnice D3.....	29
3.2.3 Význam dálnice D3 v širším kontextu.....	35
4 Metodika a zdroje dat	37
4.1 Formulace výzkumných otázek pro terénní šetření	38
4.2 Terénní šetření	40
4.2.1 Výběr respondentů.....	40
4.2.2 Polostrukturovaný rozhovor	42
4.2.3 Dotazníkové šetření	42
4.3 Zpracování a analýza dat	43
5 Percepce dopadů dálnice D3.....	44
5.1 Percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy.....	44
5.1.1 Trasa dálnice D3	44
5.1.2 Dopady dálnice D3 na obec	47
5.1.3 Vliv dálnice D3 na rozvoj obce	48

5.1.4	Nadregionální, mezinárodní význam dálnice D3 pro obec.....	50
5.1.5	Vliv dálnice D3 na vyjížďku z obce	51
5.1.6	Vliv dálnice D3 na demografické změny v obci.....	51
5.1.7	Vliv dálnice D3 na cenu půdy a nemovitostí v obci	52
5.1.8	Vliv dálnice D3 na nezaměstnanost	53
5.1.9	Investiční pobídky v souvislosti s dálnicí D3	53
5.1.10	Vliv dálnice D3 na prestiž obce	54
5.1.11	Pozitivní dopady dálnice D3	55
5.1.12	Negativní dopady dálnice D3	56
5.1.13	Příprava obcí na dálnici D3	57
5.1.14	Kvalita výstavby dálnic v Česku.....	58
5.2	Percepce dálnice D3 zástupci podnikatelské činnosti.....	59
5.2.1	Trasa dálnice D3	60
5.2.2	Dopady dálnice D3 na podnikatelský subjekt.....	61
5.2.3	Vliv dálnice D3 na zisk z podnikání.....	62
5.2.4	Lokalizace podnikatelského subjektu v blízkosti dálnice D3	63
5.2.5	Mezinárodní význam dálnice D3 pro podnikatelský subjekt.....	64
5.2.6	Investiční pobídky v souvislosti s dálnicí D3	64
5.2.7	Význam dálnice D3 pro obec, region, Česko	65
5.2.8	Pozitivní dopady dálnice D3	66
5.2.9	Negativní dopady dálnice D3	67
5.2.10	Kvalita výstavby dálnic v Česku.....	68
5.3	Percepce dálnice D3 obyvatelstvem	69
5.3.1	Výstavba dálnic v Česku.....	69
5.3.2	Trasa dálnice D3 a využívání zprovozněné části	70
5.3.3	Význam dálnice D3 pro obec, region, Česko	72
5.3.4	Dopady dálnice D3	74
5.3.5	Individuální sdělení respondentů	78
5.4	Percepce dálnice D3: shrnutí	79
6	Závěr.....	81
	Seznam použité literatury a datových zdrojů.....	86
	Přílohy.....	90

PŘEHLED POUŽITÝCH ZKRATEK

ČB	České Budějovice
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
EIA	Environmental Impact Assessment (Vyhodnocení vlivu na životní prostředí)
EU	Evropská unie
JK	Jihočeský kraj
KÚ	Krajský úřad
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
NIMBY	Not In My Back Yard (ne na mém dvorku)
ORP	Obec s rozšířenou působností
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SRN	Spolková republika Německo
TEN-T	Trans-European Transport Networks (transevropská dopravní síť)
TRACC	Transport Accessibility (dopravní dostupnost)
ŽP	Životní prostředí

SEZNAM TABULEK

Tab. 1	Základní údaje o dálnici D1	24
Tab. 2	Základní údaje o dálnici D2	25
Tab. 3	Základní údaje o dálnici D3	25
Tab. 4	Základní údaje o dálnici D5	26
Tab. 5	Základní údaje o dálnici D8	26
Tab. 6	Základní údaje o dálnici D11	26
Tab. 7	Výzkumné otázky terénního šetření	39
Tab. 8	Respondenti: představitelé místní samosprávy v obcích dotčených dálnicí D3	44
Tab. 9	Respondenti: zástupci podnikatelské činnosti v obcích dotčených dálnicí D3	59
Tab. 10	Respondenti: obyvatelstvo obcí dotčených dálnicí D3	69
Tab. 11	Charakteristika skupin respondentů se shodným vnímáním dopadů dálnice D3	76
Tab. 12	Doplnění respondentů dotazníkového šetření k tématu dálnice D3	78
Tab. 13	Percepce vybraných témat představiteli obcí	79

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1	Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem	16
Obr. 2	Síť dálnic a rychlostních silnic v ČR – výhledový stav	24
Obr. 3	Předpokládané trasování dálnice D3 a rychlostní silnice R3	29
Obr. 4	Úsek D3 Praha – Václavice	30
Obr. 5	Úsek D3 Václavice – Mezno	30
Obr. 6	Úsek D3 Mezno – Tábor	32
Obr. 7	Úsek D3 Tábor – Veselí n. Luž.	32
Obr. 8	Úsek D3 Veselí nad Lužnicí – Borek	33
Obr. 9	Úsek D3 Borek – Třebonín	34
Obr. 10	Úsek D3 Třebonín – Dolní Dvořiště	35
Obr. 11	Mapa respondentů účastnících se terénního šetření	41

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1	Kvalita výstavby dálnic v Česku	70
Graf 2	Souhlas s realizací dálnice D3 bez ohledu na její trasu	70
Graf 3	Spokojenost s plánovanou a realizovanou trasou dálnice D3	71
Graf 4	Častost využívání zprovozněné části dálnice D3 obyvateli dotčených obcí.....	72
Graf 5	Účely využívání zprovozněné části dálnice D3 obyvateli dotčených obcí.....	72
Graf 6	Vliv dálnice D3 na rozvoj obce, okresu a kraje.....	73
Graf 7	Přínosy zlepšeného spojení s Rakouskem pro obec, okres, kraj a Česko	74
Graf 8	Dopady dálnice D3 na dotčené obce	75
Graf 9	Vnímání bydlení u dálnice D3	77
Graf 10	Dopady dálnice D3 na českou společnost (po dokončení výstavby)	78

Kapitola 1

Úvod

Dopravní tematika je jednou ze zásadních studijních oblastí geografie. Hlavním geografickým významem dopravy je dle Rodriguea a kol. (2006) skutečnost, že umožňuje překonání bariéry prostoru. Vytváření interakcí mezi různě disponovanými místy zemského povrchu je dle Touška, Kunce, Vystoupila a kol. (2008) možné považovat za druhý klíčový jev působení dopravy. Uvedení autoři rovněž uvádějí, že hlavním přínosem geografie dopravy je její multidisciplinarita ve smyslu široké vazby vůči většině lidských činností, díky které je často využívána jako pomocná disciplína pro jiné směry výzkumu. Nejpoužívanějším způsobem dopravy je pro svou operativnost její silniční podoba.

Vzhledem k současným rostoucím požadavkům na rychlost a pohodlnost přepravy osob lze za jeden z ukazatelů vyspělosti považovat rozsáhlou a kvalitní síť dopravních cest. V případě silniční dopravy se jedná zejména o dálnice a rychlostní silnice. Problematika výstavby dálnic je často diskutovaným, nevyjasněným a dlouhodobým tématem, přičemž v Česku se v této souvislosti skloňují zejména nedostatky a problémy. Komínek (2009) k této situaci podotýká, že naše republika se potýká s negativním dědictvím z doby před r. 1989, ve které dálkové spojení s okolními státy nebylo podporováno a v republice samotné bylo omezeno. V dnešní době se tak i po 25 letech svobodného rozvoje společnosti stále hovoří o nedostatečné síti vysokokapacitních silničních komunikací v Česku a o špatném napojení na evropskou dálniční síť. V porevolučním období se v České republice setkáváme se stále vyšší tendencí a potřebou výstavby dálnic, které by propojovaly hlavní město se všemi krajskými centry na úrovni národní a zároveň republiku s Evropou na úrovni mezinárodní (Vrtiška 2013). České Budějovice patří mezi poslední krajská města republiky, která nedisponují vysokokapacitním silničním spojením s Prahou. V současnosti probíhá výstavba dálnice D3 v trase Praha – České Budějovice – Rakousko, která by tento deficit měla eliminovat. Bajer (2012) označuje dálnici D3 za strategickou komunikaci, která propojí Prahu s Jihočeským krajem.

D3 významným způsobem ovlivní centra osídlení ve své trase, jak ukázal výzkum v rámci bakalářské práce na téma *Percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy: příklad města Tábor* (Vrtiška 2013), zároveň však s sebou přinese významný dopad na lokální úroveň, konkrétně na dotčené obce, lokalizované v dosahu trasy studované komunikace. Novým faktorem ovlivňujícím rozvoj dálnic se v demokratických poměrech stává činnost občanských iniciativ. Proto je žádoucí studovat percepci těchto vysokokapacitních komunikací různými představiteli, což je předmětem zkoumání této závěrečné práce, jejíž výzkum navazuje na uvedenou studii.

Cílem předložené diplomové práce je detailní rozbor vnímání přítomnosti dálnice D3 a jejího působení jakožto potenciálního rozvojového faktoru představiteli obcí na trase komunikace. Dotčené lokální administrativní jednotky jsou reprezentovány na třech úrovních – představitelé místní samosprávy (zastupitel, starosta), zástupci podnikatelské oblasti a obyvatelstvo. Studie se v celkovém kontextu snaží o objektivní hodnocení faktorů, které přispívají k pozitivnímu, resp. negativnímu vnímání přítomnosti dálnice v blízkosti obce.

Dokument lze v celkovém pohledu rozdělit na dvě základní části – teoreticko-metodologickou a analytickou – celkově je však členěn do šesti stěžejních kapitol.

Úvod čtenářům představuje téma práce, její hlavní cíl, obsah a strukturu. **Kapitola druhá** se soustředí na diskusi zahraniční a české literatury, týkající se studované problematiky. Dále představuje teoretické koncepty, jež vycházejí z tématu a poskytuje základní výzkumné otázky a hypotézy, jež jsou v analytické části práci testovány a ověřovány.

Náplní **třetí kapitoly** je detailní představení studované komunikace, která je zde zařazena do sítě rychlostních silnic a dálnic v Česku. Nastíněn je vývoj výstavby dálnice D3 a detailně rozebrána podoba jejího trasování. Kapitola rovněž uvádí význam D3 z hlediska širších územních vztahů, když přibližuje její mezinárodní význam. Hlavním smyslem této části práce je získání základního přehledu o dálnici D3, jejím trasování, a o problémech, které její výstavbu provázejí.

Hlavní metodickou částí je **kapitola čtvrtá**, která uvádí základní postup terénního šetření, představuje jednotlivé výzkumné nástroje, analytické způsoby zpracování získaných dat a jejich nejdůležitější zdroje.

Kapitola pátá je stěžejní výzkumnou částí studie. V jednotlivých subkapitolách je postupně interpretována percepce dálnice D3 a jejích dopadů jednotlivými skupinami respondentů z dotčených obcí – představiteli místní samosprávy, zástupci podnikatelské činnosti a obyvatelstvem – přičemž poskytuje rovněž jejich porovnání a uvádí souvislosti, respektive návaznost na teoretické koncepty. Veškeré závěry vycházejí z podrobného hloubkového rozboru provedených rozhovorů a z analýzy dat dotazníkového šetření, jež je obsahem kapitoly.

Závěr diplomové práce shrnuje poznatky z provedeného výzkumu, vyhodnocuje hypotézy vycházející z odborné literatury a diskutuje zjištěné výsledky.

Kapitola 2

Percepce dopadů dálnic v odborné literatuře

2.1 Pojem percepce

Tématem předkládané diplomové práce je Percepce dopadů dálnice D3 představiteli dotčených obcí. Co si však pod souslovím percepce dopadů dálnice představit? Pojem percepce je možné definovat jako vjem, resp. proces vnímání, které je subjektivním odrazem objektivní reality v lidském vědomí (Hayesová 2003). Důkladné prostudování tuzemské i zahraniční literatury odhalilo, že používaný pojem percepce (anglicky „perception“) se v odborných člancích, věnujících se problematice dálnic, příliš nevyskytuje. Reakce různých skupin obyvatelstva na vlivy dálnice je však možné nalézt v souvislosti s jinými pojmy (např. „cognition“). Lze pozorovat, že nejčastěji je vnímání dopadů vysokokapacitní komunikace dáváno do kontextu s lokálním a regionálním rozvojem, resp. je diskutován vliv komunikace na regionální rozvoj. Je však třeba konstatovat, že doposud bylo publikováno jen omezené množství ucelených prací, týkajících se percepce dopadů dálnice různými skupinami obyvatelstva. Jednou z nich je například práce Vondráčkové (2006), týkající se percepce ovlivnění regionálního rozvoje dálnicí D8 z pohledu veřejné správy, obyvatel a firem.

Některé otázky, týkající se vnímání dopadů studované komunikace – dálnice D3 – byly zodpovězeny již v bakalářské práci na téma *Percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy: příklad města Tábor* (Vrtiška 2013). Výzkum, který proběhl při tvorbě této studie, odhalil, že zástupci samosprávy v druhém největším městě Jihočeského kraje, Táboře, vnímají dopady dálnice zejména v souvislosti s hlukem a vlivem na životní prostředí obecně, a dále také se změnou časové dostupnosti a s ní spojenými důsledky. Konkrétně byly nejčastěji vnímány a očekávány důsledky, jakými jsou změna vyjížděky do škol a do zaměstnání apod. Na druhé straně si však zástupci místní samosprávy uvědomovali také méně diskutované dopady, konkrétně zhoršení průchodnosti zvěře.

Přesto, že v tuzemské odborné literatuře se vlastní pojem „percepce“ příliš nevyskytuje, reakce různých skupin obyvatelstva vůči dálnicím je řešeným a aktuálním tématem. Jednou z hlavních tematických oblastí je v této souvislosti problematika vysokokapacitních komunikací a jejich vlivu na lokální a zejména regionální rozvoj. V rámci dané studijní oblasti jsou často izolovaně diskutovány rozmanité vlivy dálnic na okolí, a to z pohledu různých skupin aktérů – podnikatelů, zástupců veřejné správy, obyvatelstva. Kromě této dimenze je však v geografické studii nezbytné zdůraznit také dimenzi měřítkovou. Následující text proto odděleně diskutuje

vnímání jednotlivých dopadů dálnic různými aktéry na rozdílných měřítkových úrovních – od lokálních dopadů, po dopady nadnárodní.

S ohledem na převládající využití dálnic jsou slučovány dopady vysokokapacitní komunikace na obce – na lokální úrovni – například s problematikou denní dojížděky či lokalizace ekonomických subjektů, tedy s úrovní mikroregionální. Na druhé straně jsou dálkové vazby začleňovány do kapitoly, ilustrující dopady na úrovních vyššího řádu.

Jakým způsobem vnímají vlivy dálnice představitelé dotčených obcí je zásadní otázkou této práce. Změny vyvolané dálnicí lze sice rámcově odhadnout na základě publikované literatury, před samotným analyzováním výzkumné části se lze však pouze dohadovat o určitých otázkách. Jednou z nich může například být zda, a případně v jaké míře, se v percepci dopadů dálnice obyvateli a představiteli místní samosprávy bude projevovat v literatuře (např. Robinson 1999) velmi často zmiňovaný efekt NIMBY¹, jehož základní myšlenkou je, že jedinec danou stavbu nechce připustit v blízkosti svého pozemku, přesto, že v celkovém kontextu s ní souhlasí.

2.2 Dopady dálnic na lokální a regionální rozvoj

Dopravní infrastruktura je obecně velmi často chápána jako ukazatel, který nezanedbatelným způsobem determinuje rozvojové příležitosti svého okolí (Dubovská 2014). I proto je stavba dálnice často dávána do souvislosti s regionálním rozvojem. Hospodářský rozvoj je navíc dle Lehovce (2003) stále častěji uznáván jako faktor, který je třeba uvažovat v dopravním plánování a při rozhodnutích o investicích. Je tedy zřejmé, že plánování výstavby dálnice je ovlivňováno rozvojovými možnostmi oblasti, které zároveň do značné míry samo ovlivňuje.

Roli dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji lze vhodně teoreticky zarámovat a doložit, vzhledem k její důležitosti pro řadu konkrétních teorií. Jejich přehled poskytuje Blažek a Uhlíř (2011). Z díla těchto autorů lze zdůraznit klíčové teorie regionálního rozvoje, příkládající kvalitě dopravní infrastruktury značný význam v minulosti i v současnosti. Jedná se zejména o Teorii centrálních míst od Christallera², Teorii kumulovaných příčin od Myrdala³, Hirschmanovu⁴ Teorii nerovnoměrného rozvoje nebo stále aktuální Novou ekonomickou geografii, jejímž nejvýznamnějším představitelem je Krugman⁵.

Názory na roli dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji se významně liší. Dle Marady, Květoně a Vondráčkové (2006) vnímají někteří ekonomové a geografové dopravní stavbu jako katalyzátor ekonomického rozvoje, zatímco jiní jako nutnou podmínku rozvoje, která

¹ NIMBY – zkratka anglického „Not In My Backyard“ = česky „ne na mém dvorku“. Charakterizuje postoje lidí, kteří odmítají, aby nějaká obecně prospěšná stavba (typicky dálnice, letiště apod.) byla realizována v blízkosti jejich domova (pozemku). Pojem se poprvé vyskytl v USA v 80. letech 20. století (McAvoy 1999).

² Walter Christaller (1893–1969) – bývalý německý geograf, autor teorie centrálních míst, publikované v r. 1933 (Blažek, Uhlíř 2011).

³ Gunnar Myrdal (1898–1987) – bývalý švédský ekonom a politik, autor teorie kumulovaných příčin, držitel Nobelovy ceny za ekonomii (Blažek, Uhlíř 2011).

⁴ Albert Otto Hirschman (1915–2012) – bývalý německý ekonom, autor teorie nerovnoměrného rozvoje (Blažek, Uhlíř 2011).

⁵ Paul Krugman (1953–současnost) – americký ekonom, představitel Nové ekonomické geografie, Teorie mezinárodního obchodu a Nové teorie obchodu, držitel Nobelovy ceny za ekonomii za rok 2008 (Blažek, Uhlíř 2011).

sama o sobě rozvoj nezajišťuje. V současnosti v odborné literatuře převládá spíše druhý z popsáných vztahů. V této souvislosti Marada a kol. (2006) upozorňují, že ačkoliv důsledkem vybudování kapacitní dopravní infrastruktury je často územní expanze výrobních činností, jsou tyto mnohdy vytvářeny nepřímo a nezávisle na infrastruktuře. V konečném důsledku je finanční náročnost na vybudování komunikace často vyšší než návratnost vložených zdrojů.

Kromě přímé vazby mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem jsou odbornou veřejností pozorovány také konkrétní dopady dálnic na regiony. V literatuře tak lze odhalit pozitivní, neutrální, ale i negativní vlivy velkokapacitní komunikace na regionální rozvoj. Zatímco v české politice panuje představa automaticky pozitivních dopadů dopravní stavby na své okolí, v Anglosaské literatuře můžeme v současnosti pozorovat spíše kritický pohled na dopravní infrastrukturu jako na základní předpoklad regionálního rozvoje (Marada a kol. 2006).

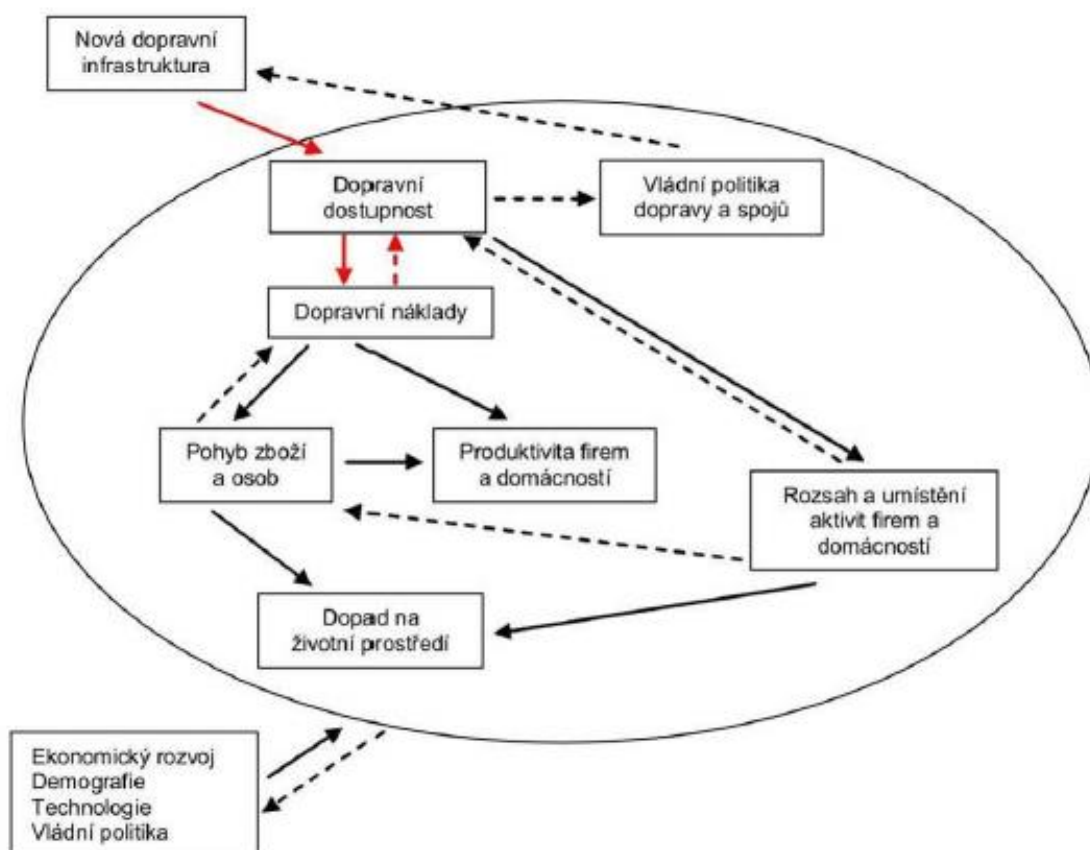
Mezi zastánce názoru, že kvalitní dopravní infrastruktura neznamena automatický rozvoj dotčené oblasti, patří například britští autoři Christian Hey (1996) a John Whitelegg (1994). Druhý jmenovaný již na konci minulého století upozorňoval, že hůře dostupné oblasti mají často vyšší prosperitu než ty s kvalitní dopravní infrastrukturou. Jako příklad uvádí druhé největší město Britských ostrovů – Birmingham – které přes velmi dobré dopravní zázemí, jež mu zajišťuje bohatá a vyspělá dálniční síť, ekonomicky příliš neprosperovalo. Podobně autor nahlíží i na největší města ve Skotsku. Z porovnání ekonomické výkonnosti je patrné, že nejlidnatější skotské město – Glasgow – zažívalo během světové ekonomické krize mnohem podstatnější ekonomický pokles než hlavní město Edinburgh, a to i přes výborné dálniční napojení, kterým Glasgow disponuje (Whitelegg 1994). Autor dále upozorňuje na existenci oblastí s téměř shodnou dopravní dostupností, avšak naprosto rozdílným ekonomickým výkonem.

V souvislosti s působením dopravní infrastruktury na regionální rozvoj definovali Rietveld a Bruinsma (1998) přímé a nepřímé vztahy. Autoři mezi dopady přímé zařazují ty, které působí zejména užíváním dané komunikace, její údržbou a obsluhou. Zpravidla se tedy jedná o krátkodobé vlivy, působící během výstavby komunikace, vlivy vyvolané zlepšenou časovou dostupností (úspora času a paliva) a vliv na životní prostředí. Důsledky přímých dopadů však mohou sahát dále, jak ukazuje Adamec (2007), který dokládá souvislost mezi znečištěným ovzduším a respiračními chorobami, hlukovým traumatem nebo nehodovostí na silnicích. Vlivy nepřímé jsou na druhé straně zpravidla dlouhodobé a lze je dělit na základě ovlivňované charakteristiky. Jedná se například o vliv na produktivitu regionální ekonomiky, kvalitu pracovní síly, lokalizaci firem, chování domácnosti nebo působení komunikace na cenu půdy (Rietveld, Bruinsma 1998).

Výzkum v rámci bakalářské práce (Vrtiška 2013) ukázal, že v případě percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy v druhém největším jihočeském městě, byly pozorovány zejména přímé vlivy dálnice (hluk, vliv na životní prostředí). Zastupitelé v Táboře si nepřímé dopady komunikace uvědomovali v nižší míře, neznamena to však, že je popírají nebo si některých z nich nejsou vědomi. Jakým způsobem jsou vnímány vlivy dálnice na lokální úrovni, tedy představiteli dotčených obcí, případně zda rozlišují dopady přímé a nepřímé, je otázkou, na kterou by odpověď měla poskytnout analytická část této práce.

Vazby mezi přímými a nepřímými vztahy při působení dopravní infrastruktury na regionální rozvoj ilustruje dále uvedené schéma Vondráčkové (2006).

Obr. 1 – Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem



Zdroj: Vondráčková (2006).

Odborná literatura se shoduje na faktu, že přímý vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj nebyl dosud prokazatelně zaznamenán. To dokládají i výsledky dopravně-geografické analýzy Dubovské (2014). Její analýza prokázala, že průchod důležité komunikace typu dálnice nebo rychlostní silnice s sebou přináší rozvoj, ale až zprostředkovaně přes související činnosti a aktivity. Komunikace sama o sobě svému okolí pro regionální rozvoj nic nepřináší, naopak má spíše negativní dopady, a to zejména na životní prostředí (Dubovská 2014). Výstavba dálnice tedy prospívá regionálnímu rozvoji pouze tehdy, jsou-li splněny také ostatní podmínky pro rozvoj, jelikož různé oblasti s podobnými dostupnostmi mohou prosperovat velice odlišně a také okrajové oblasti mohou prosperovat daleko lépe než oblasti s dobrou dostupností. Na tomto faktu se autorka shoduje i s jinými odborníky, např. s již zmíněným Whiteleggem (1994).

Banister a Berechman (2001) rovněž potvrzují, že k ekonomickému rozvoji dochází pouze za předpokladu spolupůsobení příznivých ekonomických, politicko-institucionálních a investičních podmínek. Kürfirst (2000) dokonce tvrdí, že samotná silniční doprava není schopna ekonomiku rozvíjet. Kvalitní infrastruktura je však přesto uvedena jako jeden z klíčových determinantů Strategie regionálního rozvoje ČR (Stejskal, Kovárník 2009).

Přesto, že v odborné literatuře v současnosti převažuje spíše skepse vůči pozitivním účinkům dálnice, lze nalézt autory, kteří je vnímají a oceňují. Jedním z nich dle Marady a Vondráčkové (2011) Nijkamp, zdůrazňující, že nedostatečně fungující infrastruktura, nebo její nedostatek, způsobuje slabý hospodářský vývoj a ztrátu ekonomického potenciálu, zatímco spolehlivé a moderní dopravní a komunikační systémy jsou rozvojovým stimulem.

Marada a Vondráčková (2011) navíc nachází odůvodnění pro převládající skeptický postoj k důsledkům dálnic ve složitosti rozlišení dopadů komunikací od vlivů ostatních v komplexní realitě („vše souvisí se vším“). Autoři přímo tvrdí: „Většina autorů odborných analýz si je jista, že dálnice ovlivňuje území, uznává ji jako jednu z podmínek rozvoje území, ale ne jedinou, ...“ Zároveň ve své metodice k určení faktorů pro stanovení nepřímého užítu dopravní infrastruktury (Marada, Vondráčková 2011) dodávají, že výsledky empirických šetření nejsou jednoznačné a vždy vyžadují doplnění o expertní posouzení zkušeného výzkumníka. Proto dle autorů skepse vůči účinkům dálnice v odborné literatuře v žádném případě neznamena popření jejich významu. Důležitá je totiž také skutečnost, že zejména nepřímé dopady dálnic jsou obtížně stanovitelné a ocenitelné, a tak často nejsou hodnoceny jako přínosy (Marada, Vondráčková 2011).

2.3 Percepce dopadů na lokální a mikroregionální úrovni

Jakým způsobem bude dálnice vnímána představiteli obcí lze odhadnout na základě jejich nejvýznamnějších předpokládaných dopadů na lokální a mikroregionální úrovni. Jedním z automatických předpokladů výstavby dálnice je zlepšení **dopravní dostupnosti** dotčených oblastí. Tato změna s sebou přináší několik očekávaných ovlivnění – **změna demografického vývoje, investiční pobídky, proměna vyjížděky do zaměstnání a do škol** apod.

Gielisse (1998) upozorňuje, že dopravní dostupnost, respektive kvalita infrastruktury, hraje důležitou roli při rozhodování firem o svém umístění v rámci regionu i státu. Tento předpoklad potvrzuje Hey (1996), který na příkladu Španělska dokládá, jak zlepšení dopravní infrastruktury podnítilo **příchod nových podnikatelů**. Autor však zároveň upozorňuje, že na Pyrenejském poloostrově přetrvalo nestabilní hospodářství, jehož stav se vlivem zlepšené dostupnosti paradoxně naopak zhoršil. Pokud tedy ekonomiky dotčených oblastí nejsou dostatečně silné, budou vlivem zlepšené dopravní infrastruktury poškozeny z důvodu neschopnosti konkurovat centrům (Hey 1996). Blažek (2001) upozorňuje, že v rozmístění firem progresivního terciéru⁶ v 90. letech v Česku nebyl patrný jednoznačný vztah například k velikosti středisek, socioekonomické vyspělosti okresu či geografické poloze. Ukazuje se tak značný vliv subjektivních faktorů, jakými jsou podnikatelská iniciativa nebo existence státních podpůrných programů (Blažek 2001 in Marada, Vondráčková 2011). Je tedy zřejmé, že nejen samotná existence dopravní tepny v daném území zajistí přísun investic.

Důsledkem zlepšené dopravní dostupnosti obcí může být **růst produktivity místních firem**, a to zejména z důvodu poklesu dopravních nákladů díky snazšímu transportu hotových výrobků. Z tohoto vztahu vyplývají úspory z rozsahu a následně růst produktivity (Blažek, Uhlíř 2011). Rietveld a Bruinsma (1998) navíc v rozvoji dopravní infrastruktury spatřují lepší fungování trhu, z čehož mohou profitovat také periferie díky příchodu nových firem do regionu. Autoři však zároveň upozorňují, že situace zákonitě způsobí pokles produkce místních podniků důsledkem nárůstu konkurence z okolních vyspělých regionů a tudíž mohou převážet negativní dopady

⁶ Progresivní terciér – soubor výrobních služeb (také APS z anglického Advanced producer services). Tyto služby zaznamenaly dynamický růst zejména v 80. letech 20. stol. (Toušek, Kunc, Vystoupil a kol. 2008).

dopravního koridoru. Zlepšená dopravní dostupnost a existence dálnice tedy mohou na podnikatelský sektor v dotčených obcích působit pozitivně i negativně.

Důsledky atraktivity regionu pro investory jsou v odborné literatuře často vysvětlovány tzv. **(re)distribučním a generativním efektem**. Distribuční nebo také odsávací efekt se projevuje v případě, kdy se v regionu díky zlepšené dopravní infrastruktuře objeví nová činnost přemísťená odjinud. V případě působení generativního efektu vznikají aktivity v lokalitě se zlepšenou dopravní dostupností zcela nově, nejsou tedy relokací činností z jiné oblasti (Marada a kol. 2006). Otázkou však zůstává, zda se některý z těchto efektů, případně v jaké míře, projeví v obcích dotčených výstavbou dálnice D3. Nová dálnice může do regionu nové ekonomické aktivity přitáhnout, ale stejně tak je odsud odsát (Dubovská 2014).

Důležitou otázkou zůstává, jakým způsobem komunikace působí přímo na dotčené obce a jejich obyvatelstvo. Způsobí například existence dálnice v zaostalém regionu populační nárůst? Navýší vyjížděku místních obyvatel za prací a v případě, že ano, kam? Sníží nezaměstnanost? Způsobí komunikace změnu cen pozemků v obcích a v případě, že ano, jak?

Dle Rietvelda a Bruinsmi (1998) se zlepšená dopravní dostupnost projevuje zejména ovlivňováním migračních proudů. Komunikace v této souvislosti působí jak na metropolitní oblasti, tak na periferie. V periferních oblastech způsobuje změna dostupnosti zprvu navýšení vyjížděky za prací, postupem času však obyvatelé často emigrují do ekonomicky silnějších regionů. Opačný efekt lze dle autorů pozorovat v širším zázemí metropolí, kde v rezidenčních oblastech dominantně působí suburbanizace a postupem času se rozšiřuje zázemí dále od městského regionu.

Přítomnost dopravního koridoru může silně ovlivňovat také majitele nemovitostí a pozemků. **Cena půdy** může díky existenci dopravní tepny v území dle Rietvelda a Bruinsmi (1998) růst, stagnovat, ale i klesat. To, jakým směrem se cena vyvíjí, záleží zejména na očekávaném nebo již probíhajícím (ekonomickém, hospodářském) rozvoji oblasti, který významně ovlivňuje poptávku po pozemcích. Přesto však lze nalézt jistou pravidelnost. Nejčastěji se projevuje růst cen pozemků v zázemí měst a naopak stagnace či dokonce pokles cen v periferních oblastech (Rietveld, Bruinsma 1998).

S cenou půdy úzce souvisí také (ne)ochota majitelů pozemků připustit stavbu dopravního koridoru. Majitelé (zemědělské) půdy, po které je komunikace trasována, často staví své osobní preference nad zájmy veřejné, a to zejména ve smyslu snahy o co nejvyšší zhodnocení pozemku. V této souvislosti bylo v Česku možno pozorovat médii zveřejněný případ, kdy majitel pozemku, na kterém měla probíhat výstavba dálnice, nechťel svůj pozemek za tímto účelem prodat. Nejednalo se však v nejvyšší míře o již zmíněný efekt NIMBY, jako spíše o osobní zájem profitovat z výstavby dálnice.

Robinson (2008) v souvislosti s **efektem NIMBY** poukazuje na situaci z Velké Británie a uvádí, že také protesty za lepší životní prostředí mohou mít podstatu tohoto jevu, přičemž upozorňuje na „ekologické bojovníky“, kteří se snaží znemožnit výstavbu obecně prospěšných staveb v blízkosti zájmové lokality pod záminkou ochrany přírody. Lze očekávat, že také v případě dálnice mohou představitelé obcí, kteří vnímají její přítomnost negativně, proti její realizaci argumentovat negativním vlivem komunikace na životní prostředí a přírodu.

Jak obce vnímají dálnici, jakožto prostředek pro vlastní užívání, je další z mnoha nezodpovězených otázek. Dubovská (2014) tvrdí, že výsledkem dobré dopravní dostupnosti je většinou upřednostnění automobilové osobní dopravy před dopravou hromadnou. Existence dálnice také vylučuje jiné druhy dopravy, jako například pěší nebo cyklistickou. V konečném důsledku tato situace působí nejen větší zatížení životního prostředí, ale také další nepřímé náklady pro ekonomiku vlivem dopravních nehod, zácp apod. (Dubovská 2014). Autorka také poukazuje na fakt, že nové dálnice se brzy zaplňují rostoucí dopravou způsobenou navýšením dojížděky za prací, do nákupních zón apod. To působí mimo jiné nárůst trávení volného času obyvatelstva v komerčních centrech budovaných v blízkosti komunikace.

Význam dopravy, jakožto prostředku ke **zvýšení mobility obyvatel**, diskutuje také Marada a Vondráčková (2011), kteří potvrzují, že růst přemístitelnosti umožňuje koncentraci pracovních příležitostí. Způsobí tedy existence dálnice **pokles nezaměstnanosti** v dotčené oblasti? Dle Sedláčka (2005) dojde vlivem zlepšené dopravní polohy k odlivu kvalifikovaných pracovních sil z regionu, které se přesunou do nově dostupnějších metropolí. To v konečném důsledku zapříčiní naopak navýšení míry nezaměstnanosti okrajových regionů. Britský autor Bray (1992) potvrzuje toto tvrzení na příkladu z Itálie, kde v souvislosti s výstavbou vysokokapacitní silniční komunikace došlo ke zvýšení migrace z chudých do centrálních rozvinutějších míst.

Je zřejmé, že v jistých oblastech bude dálnice klíčovým faktorem rozvoje, zatímco v jiných tomu tak nebude. Představitelé obcí, kterým dálnice přes zlepšenou dostupnost rozvoj nepřinesla, se však mohou tázat, proč tomu tak v jejich případě je. Fakt, že samotná zlepšená úroveň dopravní infrastruktury, a tedy zvýšení dostupnosti, není sám o sobě zárukou rozvoje, byl již výše diskutován. Přesto se však v odborné literatuře přikládá dopravní infrastruktuře značný význam. Dle Tótha (2005) je zřejmé, že kromě zlepšené dostupnosti je nutnou podmínkou pro úspěšný rozvoj určitá vyspělost území. Ta se projevuje zejména ve smyslu ekonomické soběstačnosti a kvality lidských zdrojů, která lze hodnotit například na základě vzdělanosti obyvatelstva (Marada, Vondráčková 2011).

Projevy dálnice na lokální úrovni lze částečně odhadnout na základě dat z pravidelného Sčítání lidu, domů a bytů. Díky dotazníkovému šetření, probíhajícímu jednou za deset let, lze pozorovat například změny ve směru a intenzitě vyjížděky za prací a do škol a dávat je do souvislosti s výstavbou dané komunikace. Tato data jsou poměrně vhodným ukazatelem změny dopravní dostupnosti obcí. Obecně lze díky datům Českého statistického úřadu pozorovat změny určitých ukazatelů (např.: míra nezaměstnanosti, počet hospodářských subjektů, populační velikost obce apod.) v dotčených obcích před a po výstavbě vysokokapacitní komunikace.

2.4 Percepce dopadů na úrovních vyššího řádu

Zlepšená **dopravní dostupnost** obcí vlivem přítomnosti vysokokapacitní komunikace znamená také zkvalitnění nadregionálních vazeb. Významným faktorem je v tomto ohledu poloha vůči metropolitnímu areálu, v případě Česka Praze. Hlavní město je přirozeným těžištěm republiky nejen v měřítku administrativním, ale také ekonomickém nebo kulturním. Její centrální status podtrhuje také existence nejvýznamnějšího českého letiště s mezinárodním statutem. Koncentrace firem progresivního terciéru do Prahy je navíc nesrovnatelná s ostatními krajskými městy (Blažek 2011). Polohová diferenciaci ve výzkumu Dubovské (2014) prokázala, že v případě studované komunikace je zkvalitnění dopravní polohy přilehlých obcí a obalové zóny komunikace zcela zřejmé. Proto zlepšená dostupnost obcí vůči hlavnímu městu může být významným důsledkem přítomnosti dálnice D3.

Kromě vlivu dálnice na **regionální rozvoj**, změnu dostupnosti dotčených oblastí nebo meziregionální vazby je důležité sledovat také **mezinárodní význam** dané komunikace. Brinke (1999) tvrdí, že rostoucí mezinárodní význam silniční dopravy je patrný zejména v souvislosti s rozvojem dálniční sítě. Nedostatečné napojení Česka na evropskou dálniční síť potvrzuje Marada (2006), který tvrdí, že tento stav je z velké části způsoben investiční náročností infrastrukturních staveb a vývojem v totalitním období. Dálnice D3 by se měla na mezinárodním poli stát novou spojnici Česka a Rakouska. Význam studované komunikace dokládá i její zařazení do globální sítě TEN-T – transevropské silniční sítě EU (Čihák a kol. 2013). Dálnice D3 je navíc součástí transevropského dopravního koridoru, evropské silnice E55. Na úrovni Evropské unie je komunikace dále řešena v programu ESPON TRACC, který se zaměřuje na podporu a posílení evropského územního rozvoje a řeší dopravní dostupnost v regionálním a místním měřítku v jednotlivých částech Evropy (ESPON 2015). Konkrétně lze zmínit např. studii *TRACC Regional Case Study Book: Czechia case study* (Květoň a kol. 2013), zabývající se situací v Česku.

Uvědomují si však mezinárodní význam komunikace také představitelé dotčených obcí na trase komunikace? Z hlediska národního a nadnárodního přináší dálnice zejména zlepšení dopravní dostupnosti napojených center a je zřejmé, že v této úrovni dálnice ovlivňují hlavně silná centra, která potřebu nového kapacitního spojení vytvářejí (Marada, Vondráčková 2011).

Evropská komise rovněž uznala, že transevropské dopravní cesty spojují již prosperující ekonomická centra unie (Sedláček 2005). Očekávání od transevropských dopravních cest jsou však rozdílná. Dle Elisabeth Schroedterové⁷ budování sítě dálnic a rychlostních komunikací v dotčených oblastech podnítl ekonomický rozvoj, snížil nezaměstnanost a posílí konkurenceschopnost (Sedláček 2005). Lze však tento vývoj očekávat i v Česku a na všech řádovostních úrovních? Schroedterová přiznává, že z doposud zaznamenaného ekonomického růstu, který byl prokázán v souvislosti s výstavbou transevropských cest, těžily pouze nejbohatší země Evropské unie. Německá politička přesto doufá, že důsledkem vybudování rozsáhlé dopravní sítě bude také socioekonomický růst chudých regionů. V ideálním případě by se bohatství mohlo částečně přemístit z nejbohatších do nejchudších regionů. Ve skutečnosti však tento pochod doposud činí bohaté bohatšími a chudé chudšími (Sedláček 2005).

⁷ Elisabeth Schroedterová – zástupkyně SRN v Evropském parlamentu v období 1999–2004, 2004–2009, 2009–2014 (Evropský parlament 2015).

Jistě však nelze tvrdit, že představitelé na lokální úrovni nebudou změnu dostupnosti z hlediska mezinárodního hodnotit, nebo ji sami vnímat. Nové mezinárodní spojení může dotčené obce přímo ovlivnit, a to například příchodem zahraničních investorů. Z celkového pohledu je výhodná geografická poloha Česka v Evropě podstatným lákadlem pro **zahraniční investice**. V dosahu vybudovaných dálnic v Česku již v současnosti můžeme pozorovat četné logistické areály, sklady nebo pobočky mezinárodních společností. Stejně tak tomu tedy může být v případě D3, jejíž poloha se zdá být příhodná například pro investory z ekonomicky silného Bavorska.

Ačkoliv dálniční spojení slouží především pro kontakty hierarchicky nejvýznamnějších středisek, v Česku dlouhodobě převládá spíše diskuse nad potřebami středisek vnitrostátních (Körner 2001 in Marada 2006). Proto lze očekávat, že jedním z primárních cílů výstavby dálnice D3 je její využitelnost obyvateli v jejím dosahu.

2.5 Percepce dopadů dálnic: hypotézy

Z uvedené diskuse literatury vyplývají závěry, které byly využity pro tvorbu níže uvedených výzkumných hypotéz, ověřovaných v analytické části práce.

Hypotéza 1: Představitelé místní samosprávy ve venkovských obcích, dotčených plánovanou trasou dálnice, vnímají její přítomnost převážně negativně, avšak konkrétní argumenty proti komunikaci nejsou schopni uvést. S plánovanou trasou dálnice D3, která zasahuje do katastru obce, nesouhlasí zejména z důvodu NIMBY efektu a obavy ze zhoršeného životního prostředí, ve shodě se závěry Robinsona (1999).

Hypotéza 2: Představitelé místní samosprávy ve městě vnímají dálnici D3 obecně pozitivněji, než tomu je u zastupitelů venkovských obcí, a to zejména z důvodu očekávaných přínosů dálnice na sídla vyššího řádu, ve shodě se závěry Vrtišky (2013). Pozitivně však samosprávní představitelé obcí hodnotí zvýšenou atraktivitu jejich území pro investory, kteří mohou vytvářet nové pracovní příležitosti, v souladu s myšlenkami např. Rietvelda a Bruinsmi (1998), Gielisseho (1998) či Heye (1996).

Hypotéza 3: Představitelé místní samosprávy a obyvatelé obcí si z negativních dopadů dálnice uvědomují zejména často prezentované přímé dopady, například zhoršení životního prostředí (hluk, smog), v souladu se závěry percepce na městské úrovni dle Vrtišky (2013). Méně často (nebo vůbec) si uvědomují možné dopady nepřímé – zvýšení konkurence podnikání v obci, odliv obyvatelstva do měst vyšší řádovostní úrovně v důsledku zlepšení dopravní dostupnosti apod., na jejichž obtížnou klasifikaci upozorňuje Marada a Vondráčková (2011).

Hypotéza 4: Obyvatelé obcí nesouhlasí s vedením dálnice D3 v blízkosti jejich trvalého bydliště, a to zejména z důvodu tzv. NIMBY efektu, ve shodě s Robinsonem (2009). Jako nejčastější argument proti výstavbě komunikace uvádějí zhoršení životního prostředí (hlavně zvýšení hlučnosti). Pozitivně však hodnotí zlepšenou dopravní dostupnost, a to zejména z důvodu snazší a rychlejší vyjížděky do zaměstnání, do škol a za službami. Respondenti uvádějí přímé dopady, které jsou snadněji klasifikovatelné (Marada, Vondráčková 2011).

Hypotéza 5: Zástupci podnikatelské činnosti, působící v blízkosti trasy dálnice D3, vnímají komunikaci jako důležitý lokalizační faktor, a to zejména z důvodu zlepšené dopravní dostupnosti. V této souvislosti se však obávají nárůstu konkurence nově příchozích podnikatelských subjektů či expanze trhu silných firem z větších center. Předpoklad je ve shodě se závěry Rietvelda a Bruinsmi (1998).

Hypotéza 6: Percepce dálnice D3 se liší dle dotazovaných skupin, geografické polohy, hierarchického řádu sídel a stupně výstavby komunikace (zprovozněná / plánovaná část). Zájmy respondentů a rozvojový potenciál obcí a širšího zázemí je diferencován.

Kapitola 3

Dálnice D3 a její postavení v dálniční síti Česka

Kvalitní a rozsáhlá dálniční síť je obecně chápána jako jeden z určujících faktorů vyspělosti státu. Spolu s železničním spojením jsou silniční komunikace nejvyššího řádu považovány za zásadní v přepravě (osobní i nákladové) na dlouhé vzdálenosti. Již Brinke (1999) definoval silniční síť jako soustavu vzájemně propojených komunikací, která je nedílnou součástí dopravního systému.

Česko hraje díky své geografické poloze důležitou roli v dopravním systému Evropy. Bartošová (2008) v této souvislosti upozorňuje na fakt, že území ČR je díky své zeměpisné poloze křižovatkou mnoha transevropských cest. Význam dostatečného množství a nároky na kvalitu těchto komunikací jsou zřejmými faktory. Z tohoto důvodu je zásadní, aby dálniční síť Česka splňovala požadavky všech jejích uživatelů. V tuzemských médiích je kvalita silničních komunikací v republice často diskutována, zřídka však v kladném slova smyslu.

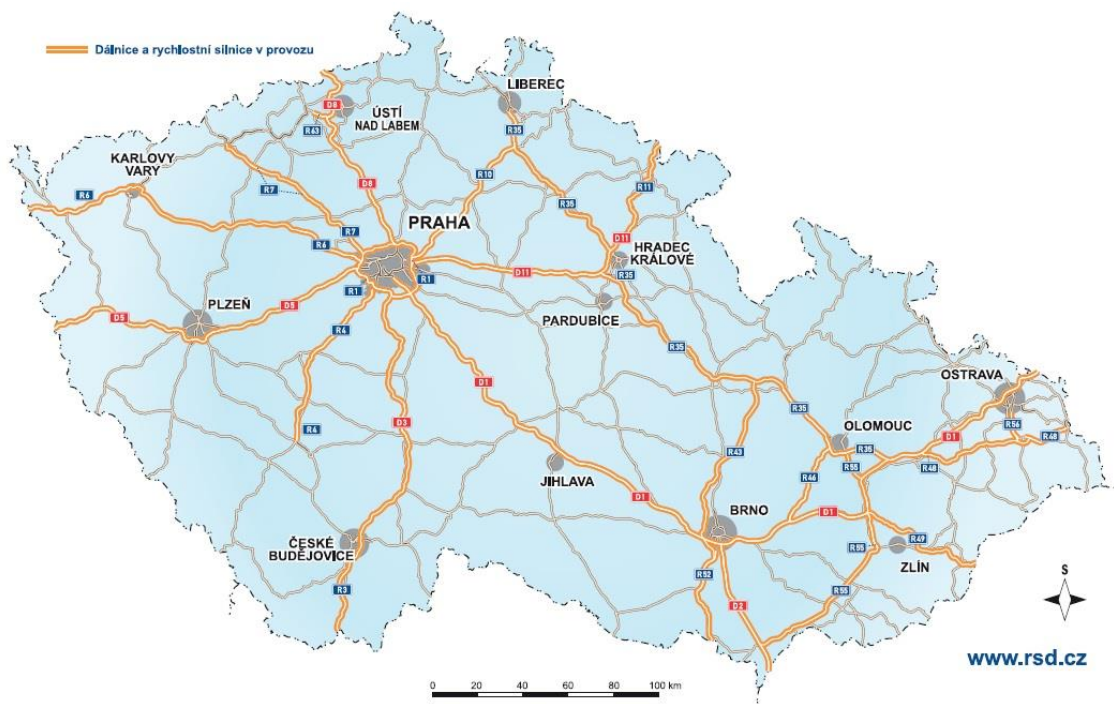
Následující text na podkladech Ředitelství silnic a dálnic stručně představuje dálniční síť Česka a následně do ní zařazuje studovanou komunikaci. Dálnici D3 a její výstavbu dále blíže rozebírá druhá podkapitola.

3.1 Síť dálnic a rychlostních silnic v Česku

Za nejvyspělejší silniční komunikace v Česku jsou považovány dálnice a rychlostní komunikace. V současnosti se uvažuje o předefinování části dopravních cest. V rámci tohoto procesu by mělo dojít také k zařazení některých rychlostních silnic mezi dálnice, což může přispět ke zjednodušení klasifikace pozemních komunikací na území republiky.

Čihák a kol. (2013) představují současný i výhledový rozsah sítě dálnic a rychlostních silnic v publikaci Pátevní síť silnic a dálnic v ČR, dle které je k 1. 7. 2013 v provozu 774 km dálnic (včetně zprovozněného úseku dálnice D3) a 458 km rychlostních silnic. Ve výhledu by na území Česka mělo být v provozu celkem 945 km dálnic a 1 224 km rychlostních silnic. Tento plánovaný rozsah byl schválen usnesením vlády ČR č. 741/1999. V České republice by tedy v budoucnu mohlo být v provozu celkem 2 169 km vysokorychlostních a kapacitních silničních komunikací (bez ohledu na jejich zařazení mezi dálnice či rychlostní silnice). Grafické znázornění této podoby sítě rychlostních silničních komunikací v Česku poskytuje dále uvedený obr. 2.

Obr. 2 – Síť dálnic a rychlostních silnic v ČR – výhledový stav



Zdroj: ŘSD (2013a).

3.1.1 Dálnice v Česku

Jednotlivé dálnice jsou v Česku označovány písmenem D a číslem přiřazeným každé z nich. K roku 2015 jsou v provozu D1, D2, D3, D5, D8 a D11 (včetně dílčích zprovozněných úseků těchto komunikací). Pro jejich představení jsou využity především publikace ředitelství silnic a dálnic ČR.

Dálnice D1 je nejdelší a nejstarší komunikací nejvyššího řádu na území Česka a historicky první dálnicí Československa. D1 spojuje tři největší města republiky – Prahu, Brno a Ostravu. Její historie sahá až do 30. let 20. století, přičemž původně měla být hlavní osou republiky (Čihák a kol. 2013). Současnou podobu trasy tvoří oproti dřívějším koncepcím spojení úseků Praha – Brno – Lipník nad Bečvou a Lipník nad Bečvou – Ostrava – státní hranice s Polskem, které měli být samostatnými dálnicemi D1 a D47. V roce 2005 byly obě části spojeny do jednoho tahu o plánované celkové délce 376,5 km (Čihák a kol. 2013). V současné době je v provozu téměř 353 km v úsecích Praha – Říkovice a Lipník nad Bečvou – státní hranice s Polskem.

Tab. 1 – Základní údaje o dálnici D1

Plánovaná délka	376,5 km
V provozu (k r. 2015) – červeně	352,5 km
Zahájení výstavby	1939
Plánované dokončení	2020
Součást evropských silnic	E50, E55, E59, E65, E462
Maximální intenzita dopravy (vozidel/24 hod.)	88 500 (2010)
Minimální intenzita dopravy (vozidel/24 hod.)	8 300 (2010)



Zdroj: Čihák a kol. (2013), České dálnice (2015), Adámek (2006).

Dálnice D2, která ve své celkové délce měří 60,7 km (na území Česka), byla postavena se záměrem vybudování spojnice Brna a slovenského hlavního města Bratislavy. Komunikace začíná na jihu druhého největšího města Česka, prochází pouze Jihomoravským krajem a končí na česko-slovenské hranici, kde se napojuje na slovenskou dálnici D2 hraničním mostem přes řeku Moravu. Dálnice D2 je součástí IV. panevropského dopravního koridoru⁸ ve směru Drážďany – Praha – Brno – Bratislava – Budapešť – Arad – Craiova – Sofie – Plodiv – Istanbul a evropské silnice E65 (Čihák a kol. 2013).

Tab. 2 – Základní údaje o dálnici D2

Celková délka	60,7 km
Zahájení výstavby	1974
Dokončení výstavby	1980
Součást evropské silnice	E65
Maximální intenzita dopravy (vozidel/24 hod.)	48 300 (2010)
Minimální intenzita dopravy (vozidel/24 hod.)	12 200 (2010)



Zdroj: Čihák a kol. (2013), České dálnice (2015), Adámek (2006).

Nejkratším zprovozněným úsekem v dálniční síti republiky je 42 km dlouhá část **dálnice D3**, úsek Nová Hospoda – Veselí nad Lužnicí. Komunikace by po své dostavbě měla měřit 150 km a v konečném výhledu bude zásadní spojnici Česka a Rakouska (ŘSD 2013b). Dálnice D3 a navazující rychlostní silnice R3 budou zabezpečovat spojení Prahy s táborskou aglomerací, Českými Budějovicemi, Českým Krumlovem a Rakouskem ve směru mezinárodního tahu E55 (Čihák a kol. 2013). V Rakousku by na D3/R3 měla navázat rychlostní silnice S10 směřující k Linci. Podrobné informace o studované komunikaci uvádí podkapitola 3.2.

Tab. 3 – Základní údaje o dálnici D3

Plánovaná délka (D3 + R3)	150 km (174 km)
V provozu (k r. 2015) – červeně	42 km
Zahájení výstavby	2002
Plánované dokončení	po r. 2020
Součást evropských silnic	E55
Maximální intenzita dopravy (vozidel/24 hod.)	15 100 (2007)
Minimální intenzita dopravy (vozidel/24 hod.)	12 100 (2007)



Zdroj: Čihák a kol. (2013), České dálnice (2015), Adámek (2006).

Zásadní silniční spojení Prahy a krajského západočeského města zajišťuje **dálnice D5**. Komunikace na trase Praha – Plzeň – Rozvadov – státní hranice se SRN zabezpečuje kontakt Česka s dálniční sítí západní Evropy (Čihák a kol. 2013). Toto 151 km dlouhé spojení je ve své celkové délce v provozu již od roku 1997, kdy byl dokončen úsek vedoucí z Plzně ke státním hranicím s Německem (Čihák a kol. 2013). Na hraničním přechodu Rozvadov/Waidhaus na D5 přímo navazuje německá dálnice A6, vedoucí přes sousední stát ve směru západ – východ.

⁸ Panevropský dopravní koridor (také transevropský) – jedna z deseti hlavních dopravních os v Evropě.

Tab. 4 – Základní údaje o dálnici D5

Celková délka	151 km
Zahájení výstavby	1976
Dokončení výstavby	1997
Součást evropské silnice	E50
Maximální intenzita dopravy (vozidel/24 hod.)	48,2 tis. (2010)
Minimální intenzita dopravy (vozidel/24 hod.)	11,3 tis. (2010)



Zdroj: Čihák a kol. (2013), České dálnice (2015), Adámek (2006).

Dálnice D8 zajišťuje spojení Prahy s krajským městem Ústeckého kraje a Spolkovou republikou Německo ve směru mezinárodního tahu E55 (Čihák a kol. 2013). Komunikace je součástí IV. transevropského dopravního koridoru. Na hraničním přechodu v blízkosti Krásného Lesa se D8 napojuje na německou dálnici A17 vedoucí do Drážďan. Plánovaná celková délka komunikace procházející je 94 km. V současné době je v provozu 81 km v úsecích Praha – Bílinka a Řehlovice – státní hranice. Zbývajících část, přecházejících České středohoří (úsek Lovosice – Řehlovice), provázely problémy související s ochranou přírody, resp. s žalobami ze strany ekologických sdružení (Čihák a kol. 2013). Její výstavba byla zahájena v roce 2007.

Tab. 5 – Základní údaje o dálnici D8

Plánovaná délka	94 km
V provozu (k r. 2015) – červeně	81 km
Zahájení výstavby	1984
Plánované dokončení	2016
Součást evropských silnic	E55
Maximální intenzita dopravy (vozidel/24 hod.)	34 300
Minimální intenzita dopravy (vozidel/24 hod.)	7 400



Zdroj: Čihák a kol. (2013), České dálnice (2015), Adámek (2006).

Dálnice D11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř a navazující rychlostní silnice R11 Jaroměř – Trutnov – státní hranice s Polskem jsou budovány ve směru mezinárodního tahu E67, vedoucího z Prahy do hlavního města Finska Helsinek (Čihák a kol. 2013). D11 je poslední dálnicí současného silničního provozu na území Česka. Komunikace by měla zabezpečit spojení hlavního města s krajskými městy Hradec Králové a Pardubice, severovýchodními Čechami a Polskem. Délka v současnosti provozovaného úseku dálnice D11 je 87 km, po dostavbě by měla činit 113 km (Čihák a kol. 2013). V Polsku na D11/R11 naváže rychlostní silnice S3.

Tab. 6 – Základní údaje o dálnici D11

Celková délka (D11 + R11)	113 km (154 km)
V provozu (k r. 2015) – červeně	87 km
Zahájení výstavby	1978
Plánované dokončení	po r. 2020
Součást evropské silnice	E67
Maximální intenzita dopravy (vozidel/24 hod.)	40 700 (2010)
Minimální intenzita dopravy (vozidel/24 hod.)	15 000 (2010)



Zdroj: Čihák a kol. (2013), České dálnice (2015), Adámek (2006).

Z uvedeného přehledu českých dálnic je zřejmé, že výstavba D3 probíhá pomaleji, nežli v případě ostatních popsaných komunikací. Většina z nich začala být budována v průběhu sedmdesátých a osmdesátých let minulého století. Realizace D3 byla však započata až v novém tisíciletí a její v současnosti zprovozněná část (42 km) je nejkratším úsekem v dálniční síti Česka. Při pohledu na současnou podobu republikové sítě vysokorychlostních komunikací je patrná absence dálničního spojení centrální části a jihu republiky. Dálnice D3 chybí v rovněž v systému mezinárodní dopravy. Její potřebu opodstatňuje rovněž prognóza intenzity dopravy v ČR v r. 2040, která je ve formě mapy uvedena v příloze 1.

3.2 Dálnice D3

Tato podkapitola se soustředí na představení studované komunikace a poskytuje tak potřebné informace pro pochopení analytické části práce. Na úvod je na podkladu Ředitelství silnic a dálnic ČR (2013b) a další odborné literatury shrnuta historie výstavby dálnice D3 a je zde představen zásadní problém výstavby – trasování komunikace. To dále rozebírá druhá část podkapitoly, která se soustředí na detailní rozbor předpokládané trasy komunikace v kontextu dotčených obcí, jež byla vybrána pro výzkumné terénní šetření. Poslední část podkapitoly naznačuje nadregionální význam studované komunikace, kterou zařazuje mezi páteřní dopravní osy Evropy.

3.2.1 Historie výstavby dálnice D3 a výběr její trasy

První úvahy o realizaci dálnice D3 se datují až do dob II. Světové války, k r. 1939. Roku 1963 vznikla základní síť dálnic bývalého Československa, kde však D3 chyběla. Plány československé dálniční sítě byly však doplněny r. 1987 (tzv. druhé plánování) o D3 v trase Praha – České Budějovice – Rakousko. Po vzniku samostatné republiky v roce 1993 vláda ČR odsouhlasila rozsah dálniční sítě a schválila výstavby do roku 2005, včetně dálnice D3. V roce 1997 byla D3 z úsporných důvodů vyňata ze strategických plánů dálniční sítě a přeřazena na silnici rychlostní. To se změnilo ve třetím plánování (r. 1999), kdy se D3 stala opět součástí koncepce výstavby dálniční sítě, a to na základě strategického materiálu *Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010*. Počátek realizace komunikace se datuje k roku 2002. Popsané střídání akcentace a stagnace přípravných prací bylo způsobeno nejen (ne)dostatkem financí, ale také střídavou politickou podporou (ŘSD 2013b).

Již od sedmdesátých let 20. století probíhala realizace studijních prací s cílem nalézt a stabilizovat přesnější trasu dálnice D3 na území dotčených krajů (ŘSD 2013b). Po roce 1989 se však zvýšil tlak na ochranu životního prostředí (ŽP), čímž se rozhodovací procesy celorepublikového významu a dopadu otevřely veřejné diskusi. Příprava veškerých staveb, včetně těch dálničních, se tímto stala zdlouhavější a komplikovanější, což se v případě dálnice D3 nejvýrazněji projevilo v otázce trasování komunikace ve Středočeském kraji, zejm. v oblasti Posázaví⁹.

⁹ Posázaví – turisticky atraktivní oblast v okolí řeky Sázavy, v diplomové práci zejména část východně od okresního města Benešov. Nachází se zde některé obce, vybrané do analytické části práce (např. Netvořice).

Trasu dálnice D3 v **Jihočeském kraji** se podařilo stabilizovat v územních plánech již v devadesátých letech minulého století (ŘSD 2013b). V roce 1991 byl zprovozněn obchvat Tábora (3,5 km), který představoval rovněž první vybudovanou část dálnice D3. Tábořský obchvat byl následně prodloužen severním směrem a v roce 2004 byl do provozu uveden první, 8,3 km dlouhý úsek D3 Chotoviny – Čekanice (část města Tábor). Ke zprovoznění úseků Mezno – Chotoviny a Nová Hospoda – Mezno došlo na konci roku 2007. V této době bylo v provozu cca 17 km dálnice D3, které bylo možné využívat bez poplatku. Současná podoba 42 km dlouhé zprovozněné části dálnice D3 mezi Novou Hospodou a městem Veselí nad Lužnicí je v provozu od poloviny roku 2013. Spolu s otevřením 25 km dlouhého úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí došlo ke zpoplatnění zprovozněné části D3 (s výjimkou obchvatu Tábora mezi sjezdy Čekanice a Malešice). Mezi Tábořem a Českými Budějovicemi je již od devadesátých let minulého století v provozu také poloviční profil budoucích součástí dálnice (přeložky silnice I/3), který bude v rámci kompletování stavby rozšířen o další jízdní pás a rekonstruován a doplněn tak, aby splňoval současné požadavky. Toto se týká zejména obchvatu města Veselí nad Lužnicí a úseku dálnice Ševětín – Borek.

Ve Středočeském kraji se trasování dálnice D3 potýká s výraznými problémy. Počátkem devadesátých let 20. století bylo provedeno krajinářské vyhodnocení, které sledovalo pro trasování D3 prostor mezi Vltavou a stávající silnicí první třídy číslo 3 (I/3), po které je v současnosti veden hlavní objem silniční dopravy na jih Čech. Bylo vytvořeno několik variant vedení D3, ze kterých byla jako nejvhodnější vyhodnocena tzv. „stabilizovaná“ varianta trasy. Ta byla následně zanesena do připravované územně plánovací dokumentace. Podrobnější vyhledávací studie i dokumentace pro jednotlivá územní rozhodnutí byly postupně zpracovány během 90. let a v roce 1995 bylo získáno souhlasné stanovisko pro úsek Voračice – Mezno, navazující na již zprovozněnou část dálnice (ŘSD 2013b).

Úřady okresů Praha-západ a Benešov se dlouhodobě snažily spolu s úřadem Středočeského kraje urychlovat proces pořizování územně plánovací dokumentace, během čehož se v roce 2001 na požadavek MŽP uvažovaly další varianty vedení dálnice. První z nich byla tzv. „Promika“ (nebo také „Promika 2008“), kopírující současnou silnici I/3 s úvahou jejího rozšíření. Druhou, jež v oblasti Dolního Posázaví vedla shodně se „stabilizovanou“ variantou a poté blíže ke stávající silnici I/3, byla varianta „Zenkl-Vyhnálek“ (ŘSD 2013b). Obě varianty byly předloženy do územních plánů, neřešily však související infrastrukturu a další doprovodné stavby. Krajský úřad (KÚ) Středočeského kraje po zpracování podrobné analýzy zvolil jako celkově nejoptimálnější variantu „stabilizovanou“, jež byla přejmenována na „západní“.

Přes popsané závěry byl proces pořízení středočeských územních plánů brzděn nesouhlasy ze strany MŽP. Problematika tak dospěla po mezirezortním sporu mezi MŽP a MMR až na jednání vlády. Ta však svým usnesením z prosince roku 2005 potvrdila pro další sledování opět variantu „západní“. V roce 2012 schválilo MŽP¹⁰ západní variantu středočeské části dálnice D3 na základě zpracování studie EIA¹¹, jež prokázala, že varianta je z hlediska dopadů na životní prostředí

¹⁰ Kladné stanovisko MŽP bylo podmíněno 172 požadavky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví (České dálnice 2015).

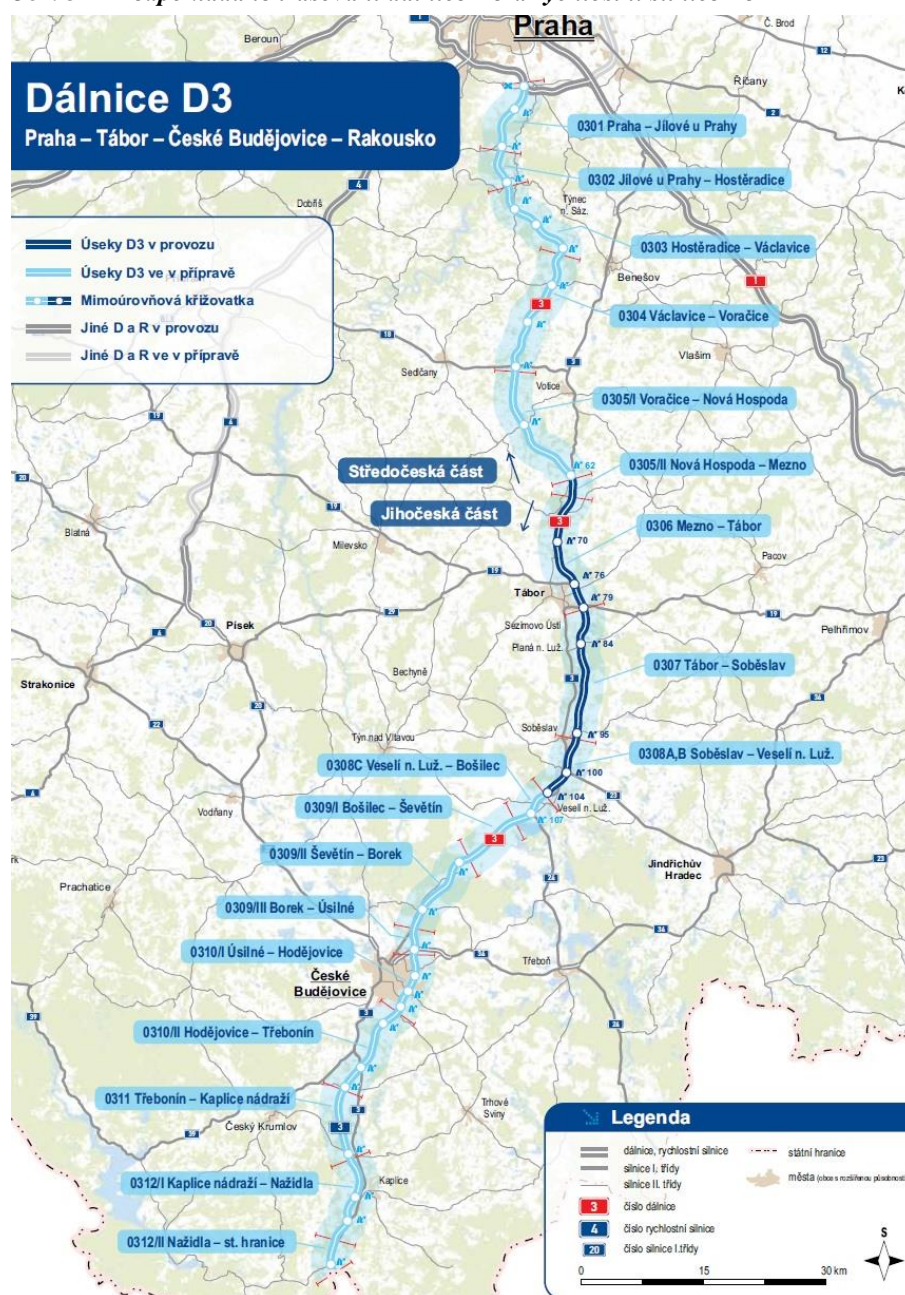
¹¹ EIA – Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (z anglického Environmental Impact Assessment). Studie, jejíž cílem je zjistit výsledný vliv stavby na životní prostředí (Česko 2001).

přijatelná (ŘSD 2013b). Na základě žaloby několika obcí v srpnu roku 2013 zrušil soud rozhodnutí Středočeského kraje o vymezení koridoru dálnice D3 v západní variantě v úseku mezi obcí Miličín a Prahou (60 km) a o vymezení tzv. Václavické spojky přes Dolní Posázaví a Neveklovsko v územním plánu kraje (Duchoň 2013).

3.2.2 Předpokládané trasování dálnice D3

Následující oddíly textu detailně přibližují předpokládané trasování dálnice D3 (viz obr. 3), přičemž ve středních Čechách je představena její nejpravděpodobnější – západní – varianta. Pro přehlednost je komunikace rozdělena na 3 části (A – C), znázorňující úseky dálnice D3 ve Středočeském a v Jihočeském kraji a trasu rychlostní silnice R3.

Obr. 3 – Předpokládané trasování dálnice D3 a rychlostní silnice R3



Pozn.: Středočeská část – západní varianta.

Zdroj: ŘSD (2013b).

A) Dálnice D3: středočeská část – západní varianta (Praha – Mezno)

Stavby, tvořící středočeskou část dálnice D3, jsou v diplomové práci děleny na následující úseky:

Úsek D3 Praha – Václavice

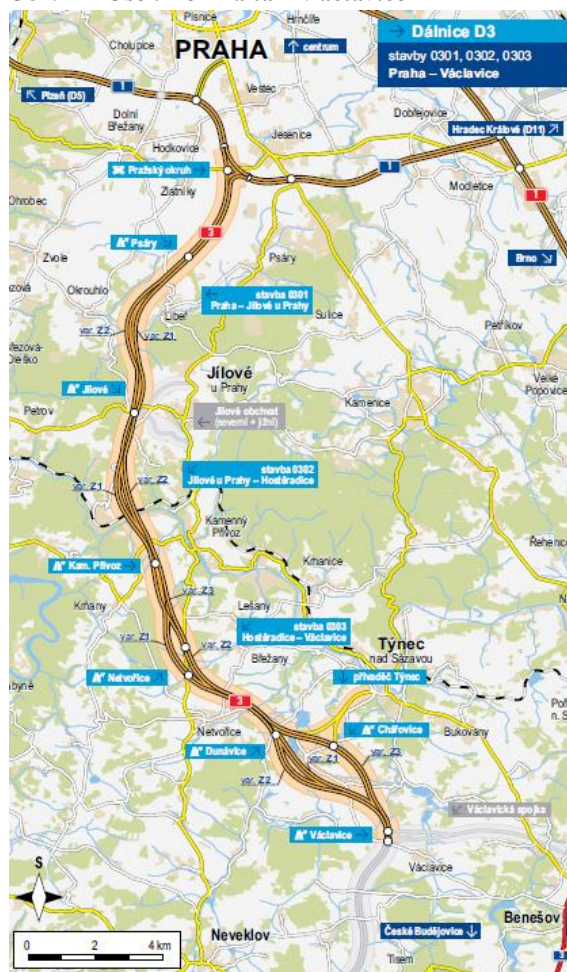
Západní varianta středočeské části dálnice D3 začíná v prostoru Jesenice u Prahy, kde se mimoúrovňovou křižovatkou napojuje na Pražský okruh a pokračuje jižně k Jílovému u Prahy. V prostoru mezi Prahou a Jílovým u Prahy jsou navrženy dvě varianty (Z1 a Z2), které se liší v oblasti přechodu údolí Zahořanského potoka, což se na celkové délce projevuje cca 200 – 300 m (ŘSD 2013b). Dálnice jižním směrem obchází město Psáry, kde je navržena MÚK. Dále komunikace obchází sídla Libeř, Zahořany a Kamenná Vrata, za nimiž kříží silnici II/104 v rámci MÚK Jílové. Podél obce Libeř je navržen 1 300 m dlouhý tunel (ŘSD 2013b).

Jižním směrem k Hostěradicím jsou navrženy 3 varianty trasování (Z1, Z2, Z3), které řeší zásah do krajiny v oblasti obce Luka nad Medníkem a přechodu řeky Sázavy (ŘSD 2013b). Od MÚK Jílové trasa několikrát křížuje stávající silnici III/1044 (Jílové – Luka pod Medníkem) a obchází Hostěradice (část obce Kamenný Přívoz), u kterých je na přeložce silnice II/106 navržena MÚK. Směrem k obci Luka pod Medníkem je navrženo několik tunelů, jejichž podoba se liší dle jednotlivých variant.

Z Hostěradic pokračuje trasa dálnice jižním směrem k obci Václavice. V tomto úseku je komunikace opět trasována ve třech variantách (Z1, Z2, Z3), které řeší zásah do rozsáhlých lesních porostů, navržení tunelů a mostních objektů (ŘSD 2013b). Od Kamenného Přívozu vede trasa D3 jižně k Netvořicím, kde se kříží se silnicí II/105, která bude na D3 napojena pomocí MÚK. Trasa dálnice obchází Netvořice severně a pokračuje jihovýchodním směrem k obcím Chrást'any a Václavice, u kterých se stáčí k jihu. Mezi Netvořicemi a Václavicemi je navržena MÚK Dunávice s napojením silničního přivaděče do Týnce nad Sázavou.

Úsek Praha – Václavice je tvořen třemi stavbami: Praha – Jílové u Prahy (0301), Jílové u Prahy – Hostěradice (0302), Hostěradice – Václavice (0303).

Obr. 4 – Úsek D3 Praha – Václavice



Zdroj: ŘSD (2013b).

Úsek D3 Václavice – Mezno

Trasa D3 pokračuje stavbou mezi Václavicemi a obcí Voračice, která začíná napojením tzv. Václavické spojky, připojující okresní město Benešov, na dálnici D3. Trasování Spojky je pro dotčené obce velmi problematické (Vrtiška 2015). Od Václavic směřuje trasa dálnice D3 jižně, u obce Tisem se mimoúrovňově kříží se silnicí II/114 (MÚK Neštětice). Dále trasa vede k Maršovicím, u kterých je plánovaná MÚK.

D3 pokračuje jižním směrem, východně od sídel Strnadice, Šebáňovice a Minartice, k MÚK Voračice (část obce Vojkov), která zajišťuje napojení na silnici I/18 (do Sedlčan). Jižně odtud dálnice přechází přes potok Mastník velkým obloukovým mostem a pokračuje k MÚK Loudilka na okraji obce Heřmaničky. Zde se D3 stáčí jihovýchodním směrem, míjí Červený Újezd a Horní Borek a pravým obloukem obchází sídla Žibkov (obec Miličín) a Lažany (obec Mezno), za kterými kříží původní silnici I/3, s níž vytváří MÚK Mezno. Jižním směrem na Tábor na plánovanou MÚK navazuje v současnosti zprovozněná část dálnice.

Úsek Václavice – Mezno je tvořen třemi stavbami: Václavice – Mezno (0304), Voračice – Nová Hospoda (0305) a Nová Hospoda – Mezno (0305-II).

B) Dálnice D3: jihočeská část (Mezno – Třebonín)

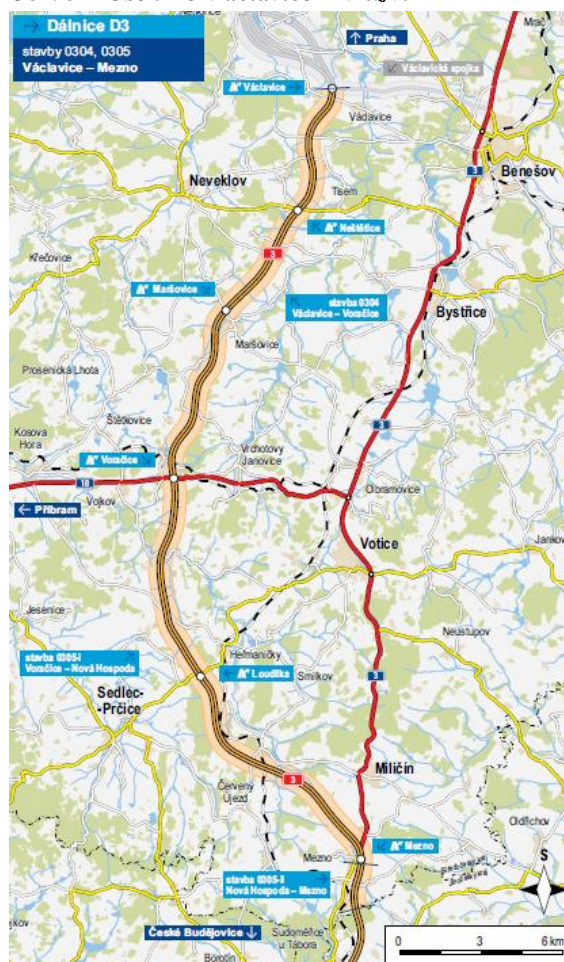
Stavby, tvořící jihočeskou část dálnice D3, jsou v diplomové práci děleny na následující úseky:

Úsek D3 Mezno – Tábor (v provozu od r. 2007)

Úsek, začínající na hranici Středočeského a Jihočeského kraje, má celkovou délku 15,6 km a v celé své délce je již v provozu. Součástí úseku, jehož začátek slouží k propojení již vybudované části D3 a silnice I/3, je také obchvat Tábora, který je nejstarším úsekem komunikace, a jež byl zprovozněn již v roce 1991.

Úsek začíná jižně od obce Miličín, v místě, kde by se při výstavbě středočeské části dálnice měla realizovat MÚK Mezno. Dále komunikace pokračuje jižním směrem, východně objíždí obec Sudoměřice u Tábora a před MÚK Chotoviny, která kromě blízkých Chotovin napojuje také

Obr. 5 – Úsek D3 Václavice – Mezno



Zdroj: ŘSD (2013b).

stávající silnici I/3 (E55) a přilehlé obce, kříží železniční trať. Jižně od Chotovin se nachází mostní estakáda¹² přes údolí potoka Rzáva a několik dalších mostů.

D3 dále pokračuje pěti mosty ke Stoklasné Lhotě, kde kříží silnici II/603 a po dálničním mostě v Čekanici se napojuje na obchvat Tábora.

Úsek Mezno – Tábor je tvořen pěti stavbami: Mezno – Chotoviny (ozn. 0306-I), Chotoviny – Stoklasná Lhota (0306-IIA), Stoklasná Lhota – Čekanice (0306-IIB), most Čekanice (0306-IIC) a most Čekanice – obchvat Tábora (0306-IID).

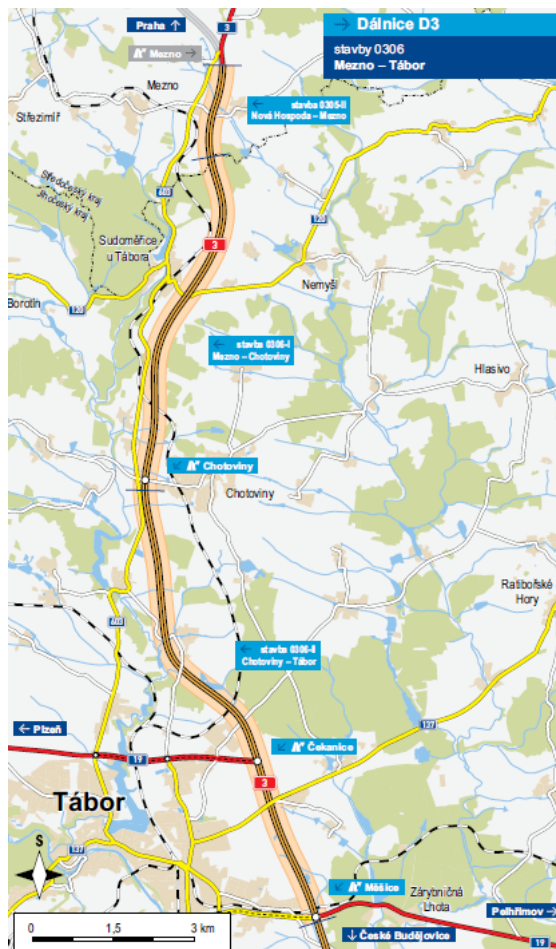
V úseku je realizováno značné množství mostních objektů (přes silnice, železnici, vodoteče, pro biokoridory apod.).

Obr. 7 – Úsek D3 Tábor – Veselí n. Luž.



Zdroj: ŘSD (2013b).

Obr. 6 – Úsek D3 Mezno – Tábor



Zdroj: ŘSD (2013b).

Úsek D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí (v provozu od r. 2013)

Tato část dálnice D3 je v provozu od poloviny roku 2013 a celkem měří 23,9 km.

Úsek začíná u stávající MÚK Čekanice, napojující předměstí Tábora, pokračuje jižním směrem k Plané nad Lužnicí, kde je rovněž MÚK, která mimo jiné spojuje dálnici se silnicí II/409, a dále směrem k Soběslavi. V tomto úseku dálnice se nachází značné množství mostních staveb (z důvodů biokoridoru, překročení rybníků, vodotečí apod.), včetně mostní estakády přes silnici III. třídy, Černovický potok a biokoridor, za kterou je situována MÚK Soběslav.

¹² Estakáda – typ mostu, komunikační těleso nesené sloupky či pilíři.

Ze Soběslavi vede D3 směrem k městu Veselí nad Lužnicí. Dálnice překračuje dvě vodoteče dálničními mosty a podbíhá silnici III. třídy Soběslav – Chlebov. Dále komunikace pokračuje rovinatým terénem k mimoúrovňové křižovatce se silnicí I/23 J. Hradec – Dráčov (MÚK Dráčov). Následují dva mosty (přes řeku Lužnici a přes záchytnou vodní plochu), za nimiž se nachází MÚK Veselí-sever.

Funkční celek D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí je tvořen celkem pěti stavbami, které byly budovány společně: Tábor – Soběslav (0307A), most přes rybník Koberný (0307B), most přes Černovický potok (0307C), Soběslav – Veselí n/L. (0308A), most přes Lužnici (0308B).

Úsek D3 Veselí nad Lužnicí – Borek

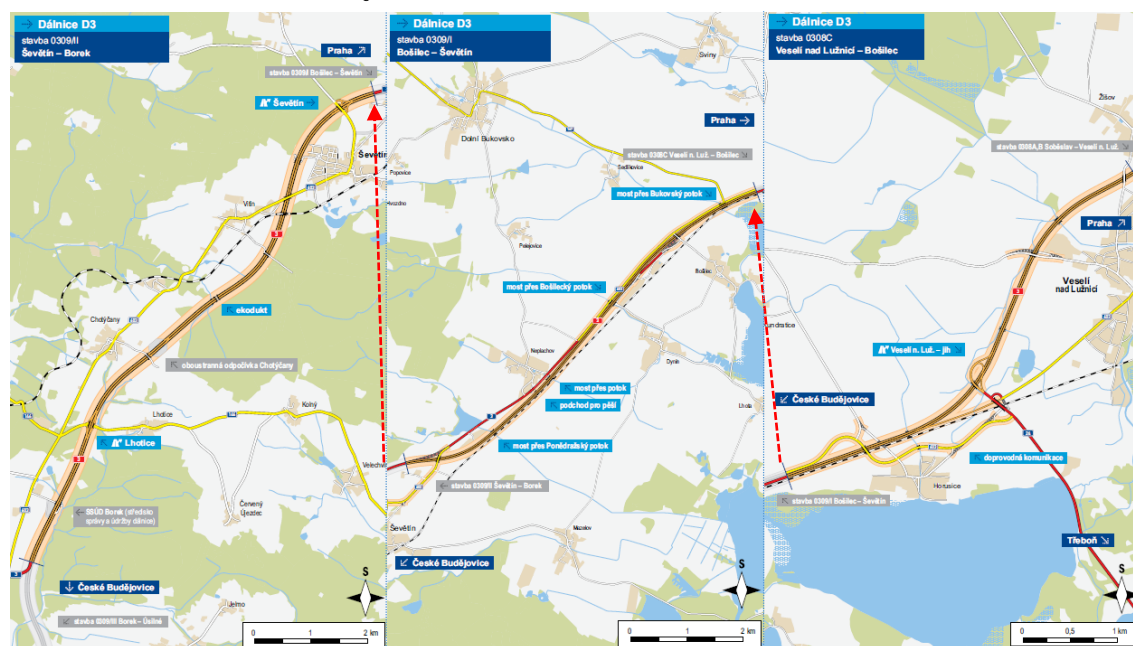
Úsek dálnice D3 mezi městem Veselí nad Lužnicí a obcí Borek, jež se nachází na předměstí Českých Budějovic, bude realizován převážně jako rozšíření stávající silnice I/3.

Od Veselí nad Lužnicí k obci Bošilec se dostaví polovina dálničního profilu převážně na zemědělských pozemcích, zcela mimo lesy (ŘSD 2013b). V této části bude realizována jedna MÚK Veselí-jih, napojující silnici I/24 (do Třeboně). Jižně komunikace v těsném sousedství obchází Neplachov a pokračuje MÚK Ševětín. D3 zde pokračuje stále v trase stávající silnice I/3. V souběhu s dálnicí je navržena nová silnice, součást II/603, pro obsluhu jednotlivých sídel.

Mezi Ševětínem a Borkem je D3 plánovaná rovněž jako rozšíření stávající silnice I/3 na šířkové uspořádání dálnice. I/3 je v tomto úseku již postavena jako polovina čtyřpruhu (ŘSD 2013). Jižně od Ševětína bude dálnice obcházet obce Vitín a Chotýčany, v jejichž blízkosti se nachází mosty, které již mají dálniční parametry. Za těmito obcemi je již vybudovaná MÚK Lhotice přecházející silnici II/146 (Hluboká nad Vltavou – Lišov). Komunikace pokračuje jižním směrem podél lesního komplexu k obci Borek.

Dálnice D3 v úseku Veselí nad Lužnicí – Borek je tvořena třemi stavbami: Veselí nad Lužnicí – Bošilec (0308C), Bošilec – Ševětín (0309/1) a Ševětín – Borek (0309/II).

Obr. 8 – Úsek D3 Veselí nad Lužnicí – Borek



Pozn.: obr. zprava do leva = komunikace od severu k jihu.

Zdroj: ŘSD (2013b).

Úsek D3 Borek – Třebonín

Jižně od Borku výstavba D3 pokračuje novostavbou k obci Úsilné, u které bude mimoúrovňová křižovatka, propojující dálnici s přeložkou silnice I/34 (České Budějovice – Jindřichův Hradec). Dálnice v této části odvede dopravu z přetíženého předměstí Českých Budějovic a jeho okrajové části. Komunikace dále obchází krajské město, přičemž prochází vysoce urbanizovaným územím po jeho východním okraji – rozhraním mezi Českými Budějovicemi a obcemi Vrátó, Dobrá Voda u ČB, Srubec a Staré Hodějovice. V této části bude součástí dálnice kilometr dlouhý tunel.

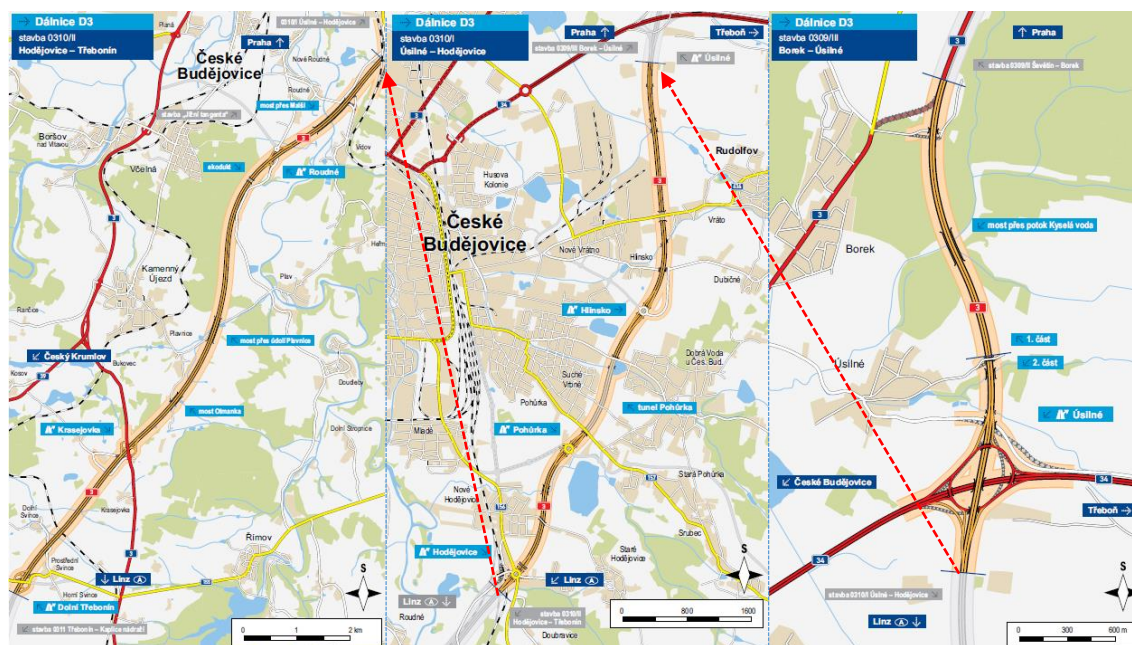
Českobudějovickou aglomeraci bude na dálnici napojovat kromě MÚK Úsilné také MÚK Hlinsko, MÚK Pohůrka a jižně od krajského města MÚK Hodějovice. V rámci stavby části dálnice mezi Úsilným a Hodějovicemi bude postaveno celkem třináct (kratších) mostních objektů (ŘSD 2013b).

Dle Ředitelství silnic a dálnic ČR (2013b) dojde zprovozněním úseku Úsilné – Hodějovice ke zhoršení hlukové situace v jeho bezprostředním okolí, zároveň však způsobí významné odlehčení dopravy v intravilánu krajského města.

Na MÚK Hodějovice mezi Novými a Starými Hodějovicemi navazuje stavba dálnice Hodějovice – Třebonín. Komunikace zde bude východně obcházet obec Roudné, u které je plánována MÚK. Dále D3 prochází okrajem lesního komplexu, východně obchází Kamenný Újezd a kříží silnici I/3 v místě výhledové MÚK Krásejovka. Následně D3 přechází dálničním mostem železniční trať (Horní Dvořiště – České Budějovice) a prochází mezi obcemi Dolní a Prostřední Svinice, za nimiž je plánována MÚK Dolní Třebonín (křížení se silnicí II/155).

Dálnice D3 je mezi obcemi Borek a Dolní Třebonín tvořena třemi stavbami: Borek – Úsilné (0309/II), Úsilné – Hodějovice (0310/I) a Hodějovice – Třebonín (0310/II).

Obr. 9 – Úsek D3 Borek – Třebonín



Pozn.: obr. zprava do leva = komunikace od severu k jihu.

Zdroj: ŘSD (2013b).

C) Rychlostní silnice R3: navazující komunikace na dálnici D3 (Třebonín – Dolní Dvořiště)

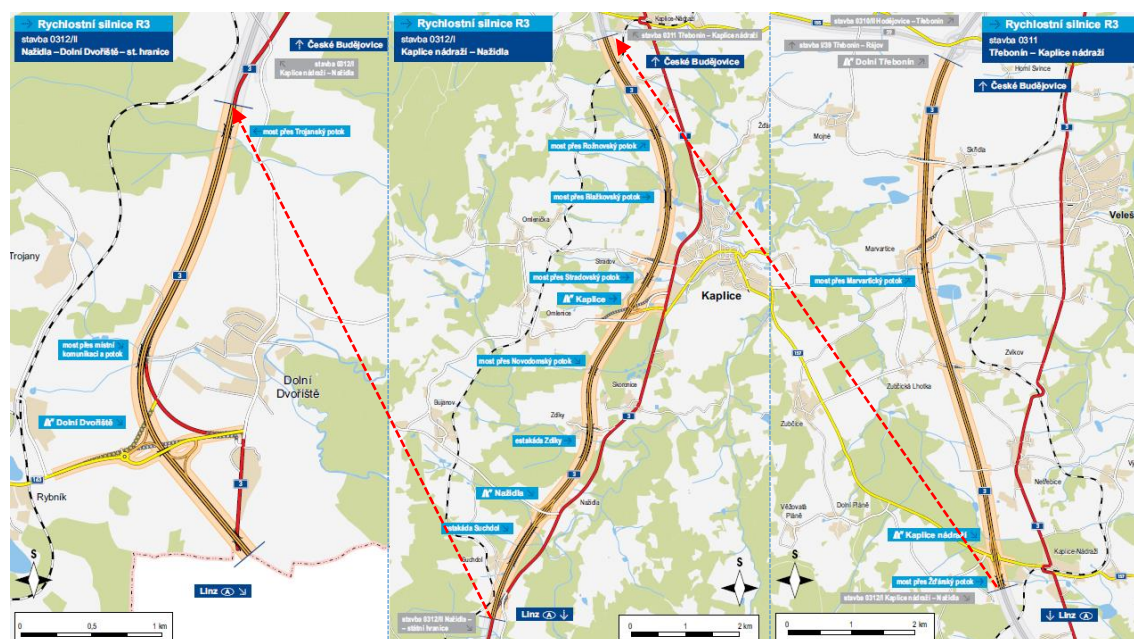
Plánovaná rychlostní silnice R3 se na dálnici D3 napojí v MÚK Třebonín a nahradí tak stávající silnici I/3, která je pro současný automobilový provoz nevyhovující (ŘSD 2013b). Trasa komunikace vede mezi obce Zubčická Lhotka a Zvíkov, obchází Netřebice a prochází lesním komplexem, za nímž mimoúrovňovou křižovatkou Kaplice nádraží kříží silnici II/157 (Český Krumlov – Trhové Sviny). R3 dále obchází Kaplici a kříží Žďárský potok.

Od MÚK Kaplice povede rychlostní silnice podél stávající I/3 kolem obcí Skornice a Zdíky. Zde je plánována MÚK Nažidla, křižící silnici III/00359 (Nažidla – Bujanov). U obce Suchdol bude R3 napojena na již postavenou část obchvatu Dolního Dvořiště, který je v současnosti vybudován v polovičním profilu (ŘSD 2013b).

Komunikace dále vede ke státní hranici ČR / Rakousko. Na rakouské straně má na rychlostní silnici R3 navazovat kapacitní čtyřpruhová silnice S10 vedoucí z Wullowitzu do Unterweikersdorfu (ŘSD 2013b). Trasování plánované rakouské silnice je znázorněno v příloze 2. Součástí výstavby R3 je celkem 31 mostních objektů.

Plánovanou rychlostní silnici tvoří tři stavby: Třebonín – Kaplice nádraží (0311), Kaplice nádraží – Nažidla (0312/I), Nažidla – Dolní Dvořiště (0312/II).

Obr. 10 – Úsek D3 Třebonín – Dolní Dvořiště



Pozn.: obr. zprava do leva = komunikace od severu k jihu.

Zdroj: ŘSD (2013b).

3.2.3 Význam dálnice D3 v širším kontextu

Význam dálnice D3 a navazující rychlostní silnice R3 lze hodnotit na několika úrovních. Komunikace ve své finální podobě bude zřejmě zásadní dopravní spojnici Jihočeského kraje s krajem Středočeským a s hlavním městem. Dálnice D3 tedy zajistí rychlejší a pohodlnější spojení krajského města Českých Budějovic s hlavním městem Prahou. D3 tak podpoří postulát o potřebě napojení všech krajských měst na dálniční síť republiky.

D3/R3 však bude představovat také zásadní dopravní spojnici mezi Českem a Rakouskem, čímž zajistí napojení republiky na rakouskou dálniční síť. Mezinárodní význam komunikace je patrný také z jejího zařazení mezi transevropské dopravní koridory, přičemž dálnice D3 a rychlostní silnice R3 budou součástí Evropské silnice E55¹³, ve které nahradí pozici současné silnice I/3. Právě I/3 v současnosti zajišťuje silniční spojení mezi Českými Budějovicemi a Prahou, svými parametry však nepostačuje dopravnímu toku na tomto spojení.

Důležitost dálnice D3 na vnitrostátní úrovni je zřejmá zejména z důvodu propojení středních a jižních Čech s hlavním městem Prahou. Komunikace, která by ve své konečné délce měla měřit 174 km (včetně rychlostní silnice R3, dle ŘSD 2013b), je však důležitá také pro dotčená města a obce, což potvrzuje například její předpokládaný význam pro jihočeskou metropoli České Budějovice nebo pro okresní město Tábor (Vrtiška 2013).

Celková kvalita silniční infrastruktury v Česku zaostává za rychleji rostoucí poptávkou po dopravě a narůstajícími dopravními výkony již dlouhou dobu (Marada 2006). Silniční síť Jihočeského kraje (JK) se v tomto negativním ohledu neliší od zbytku republiky. Jedno z posledních krajských měst v Česku bez dálničního spojení, České Budějovice, postrádá v současnosti také kapacitní spojení s hlavním městem v podobě vysokorychlostní železnice. Železniční koridor mezi Českými Budějovicemi a Prahou je však v současnosti realizován. Alternativním rychlostním spojením jihočeské metropole a hlavního města je zprovozněná část rychlostní silnice R4¹⁴ vedoucí přes města Písek a Příbram. Cesta z Českých Budějovic do Prahy by se díky D3 však měla zkrátit a urychlit. Již v současnosti lze pozorovat trend úbytku provozu na R4 v důsledku zprovoznění 42 km dlouhého úseku D3 (Vrtiška 2015).

Dostavbou dálnice D3 by se tedy měla proměnit akcesibilita¹⁵ JK, a to v několika směrech. Za prvé by se vlivem zlepšené dopravní dostupnosti mohlo zásadně změnit postavení kraje v rámci republiky. Dle slov starosty Tábora Jiřího Fišera by například 2. největší jihočeské město mohlo po dostavbě severní části dálnice D3 figurovat jako „vládné předměstí Prahy“ (Vrtiška 2013). V současnosti se toto tvrzení vzhledem ke vzdálenosti, která mezi oběma městy panuje (téměř 100 km), zdá být nepředstavitelné a nadsazené.

Předpokládaným dopadem D3 je také odlehčení doposud velmi zatěžované „brněnské“ dálnice D1, na které jsou v současnosti obyvatelé republiky při cestě na jih Evropy závislí. Dalším důsledkem D3/R3 by mělo být vytvoření nového rychlého spoje mezi Českem a Rakouskem. Z Českých Budějovic, resp. od MÚK Třebonín, situované jižně od krajské metropole, by komunikace měla k česko-rakouské hranici pokračovat již jako rychlostní silnice R3. Na hraničním přechodu v Dolním Dvořišti pak na R3 naváže rakouská kapacitní silnice S10, rovněž plánovaná součástí mezinárodního tahu E55. Ta je označována též jako *Muhlvierter Schnellstraße* a v současnosti je ve výstavbě (plánovaná délka 38 km). V Rakousku naváže S10 na konec dálnice A7 u města Unterweisersdorf a povede k severněji položenému Freistadtu. Výstavba severní části S10 je závislá na rychlosti výstavby R3 na českém území (ŘSD 2013b).

¹³ Evropská silnice E55 – 3 305 km dlouhá komunikace vedoucí ze švédského Helsingsborgu do řecké Kalamaty, která zajišťuje silniční spojení na trase Švédsko – Dánsko – Německo – Česko – Rakousko – Itálie – Řecko (ŘSD 2013b). Více o E55 např. Vrtiška (2013, str. 25).

¹⁴ R4 – rychlostní silnice vedoucí z Prahy jihozápadním směrem (západní polovina Jihočeského kraje). V současnosti je v provozu cca 50 km z plánovaných 86 km (České dálnice 2015).

¹⁵ Akcesibilita – dopravní dostupnost.

Kapitola 4

Metodika a zdroje dat

Cílem této kapitoly je seznámení s metodologií, metodickým postupem analytické části práce a uvedení a kritika zásadních informačních a datových zdrojů. V jednotlivých podkapitolách jsou představeny výzkumné otázky, terénní šetření a jeho výzkumné nástroje a způsob zpracování a analýzy získaných dat.

Hlavním zdrojem obecných informací, týkajících se dálnic a rychlostních silnic, jsou veřejně přístupné publikace vydané Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, díky kterým bylo možné detailně představit rovněž studovanou komunikaci. ŘSD vykonává vlastnická práva státu k nemovitostem, jež tvoří dálnice a silnice I. třídy. Tato Ministerstvem dopravy ČR zřizovaná organizace zabezpečuje rovněž správu, údržbu a opravy komunikací I. třídy a určuje výstavbu a modernizaci nejdůležitějších komunikací (ŘSD 2015).

Odborná literatura, jež dala základ teoretické části práce, byla dlouhodobě podrobně studována v relevantních tuzemských a zahraničních zdrojích. Doplnující informace poskytly rovněž tematicky zaměřené internetové stránky. Bibliografické záznamy veškerých použitých informačních a datových zdrojů jsou obsahem Seznamu použité literatury a datových zdrojů v závěrečné části práce.

K tvorbě vlastních map, které jsou součástí diplomové práce, byl použit software ArcGIS 10 od americké společnosti ESRI, zabývající se vývojem geografických informačních systémů. Hlavním zdrojem dat pro řešené území byla digitální veřejně dostupná vektorová geografická databáze České republiky ArcČR® 500, verze 3.1, která vznikla ve spolupráci společnosti ARCDATA Praha, s.r.o., Zeměměřičského úřadu a Českého statistického úřadu (Arcdata 2015).

Statistické výpočty, potřebné pro analyzování dat obyvatelstva, získaných terénním šetřením (viz podkapitola 4.2), byly prováděny v programu IBM SPSS Statistics 20, zprostředkovávajícím statistickou analýzu dat. Autorem softwaru je americká akciová společnost IBM Corporation, která je největším poskytovatelem řešení a služeb informačních technologií na světě (IBM 2015).

Pro tvorbu tabulek a grafů, které jsou častými prvky diplomové práce, byl využit software Microsoft® Office 2013, konkrétně část kancelářského balíku Excel 2013.

4.1 Formulace výzkumných otázek pro terénní šetření

Výzkumné otázky pro terénní šetření byly formulovány tak, aby za jejich pomoci mohlo dojít k ověření stanovených hypotéz a zároveň byla zjištěna celková percepce dopadů dálnice D3 různými představiteli dotčených obcí, poskytující hlubší vhled do studované problematiky. Otázky vyplývají z prostudování odborné tuzemské a zahraniční literatury, která byla v souvislosti s percepcí dopadů dálnic publikována (viz kapitola 2) a zkoumají tak na v ní specifikované teoretické koncepty.

Téma kvality výstavby dálnic v Česku (otázka č. 1) je zařazeno z důvodu značného mediálního zájmu, mělo by tak pro respondenty být atraktivní a může podpořit zájem o účast ve výzkumu. Jejím účelem je zároveň rozhovoření dotázaného o studované problematice.

Otázka č. 2 může v otázce (ne)splnění s trasou studované komunikace odhalit případný NIMBY efekt u všech skupin představitelů obcí dotčených výstavbou dálnice D3 a napomoci identifikaci faktorů, které tento jev působí. Zároveň se může projevit závislost na geografické poloze obce a její současné zatíženosti dopravním provozem.

Předpoklad lokálního, resp. regionálního rozvoje (ekonomického či hospodářského) v souvislosti s přítomností dálnice testuje otázka č. 3. Mnoho autorů má na tento vztah specifický názor a uvádí rozdílné příklady, např. Whitelegg (1994), Hey (1996) či Stejskal, Kovárník (2009).

Vnímání možnosti růstu nadregionálních vazeb a předpokladu potenciálního zisku ze zlepšeného mezinárodního spojení zkoumá otázka č. 4, která by tak měla identifikovat očekávání představitelů místní samosprávy a podnikatelských subjektů na lokální úrovni od zlepšeného spojení s Rakouskem.

Konkrétní dopady studované komunikace na dotčené lokality testuje otázka č. 5. Ta může napomoci ke zjištění, jaké jsou nejčastěji očekávané a zda se potvrdí předpoklad vyššího povědomí o přímých ovlivněních oproti nepřímým.

Otázky č. 6 – 10 testují vybraná témata, která se v odborné literatuře často zmiňovala jakožto dopady zlepšené dopravní dostupnosti vlivem přítomnosti vysokokapacitní komunikace (ovlivnění zaměstnanosti, demografické změny, cena půdy a nemovitostí, investiční pobídky apod.). Jejich vnímání může zjistit, v jakých ohledech se percepce představitelů obcí shoduje s předpoklady odborné literatury, např. Rietveld, Bruinsma (1998).

Otázka č. 11 se zabývá očekáváním zvýšeného povědomí o obci, jakožto důsledkem polohy u dopravní tepny, které může být způsobeno například poskytovanými službami.

Jaké jsou z pohledu podnikatelských subjektů a představitelů místní samosprávy hlavní pozitivní a negativní dopady studované komunikace zjišťují otázky č. 12 a 13. Mimo objasnění vnímání přímých a nepřímých dopadů mohou tyto dotazy opět odhalit efekt NIMBY.

Otázka č. 14 testuje přípravu obcí na (plánovanou) přítomnost dopravní tepny a její předpokládané dopady. Informace mohou pomoci objasnit celkovou percepci v dané lokalitě.

Odbornou literaturou předpokládané dopady lepší dopravní dostupnosti na podnikatelskou činnost testují otázky č. 15 a 16. Očekávaná je závislost lokalizace podniku na přítomnosti vysokokapacitní komunikace, a tedy generativní, resp. (re)distribuční efekt. Stejně tak lze ověřit souvislost zlepšené dopravní dostupnosti se změnou zisku, který může být ovlivněn například růstem konkurence v důsledku alokace nových podnikatelských aktivit.

Znění výzkumných otázek a uvedení úrovní, na kterých byly testovány (místní samospráva, podnikatelský subjekt a obyvatelstvo), zobrazuje níže uvedená tab. 7.

Tab. 7 – Výzkumné otázky terénního šetření

Č.	Znění otázky	Percepce zkoumána na úrovni	Klíčová témata
1	Jaká je kvalita výstavby dálnic v Česku?	místní samospráva podnikatelský subjekt obyvatelstvo	- cena - kvalita - doba výstavby
2	Jaký je názor na (plánovanou) trasu dálnice D3?	místní samospráva podnikatelský subjekt obyvatelstvo	- spokojenost - vhodnější trasa
3	Jaký má (bude mít) dálnice D3 význam pro dotčené obce obecně? Jaký má (bude mít) dálnice D3 význam pro region, Česko?	místní samospráva podnikatelský subjekt obyvatelstvo	- vliv na hospodářský / ekonomický rozvoj obce, regionu, Česka
4	Co může obci / podnikatelskému subjektu přinést zlepšené spojení s Rakouskem?	místní samospráva podnikatelský subjekt obyvatelstvo	- nadnárodní význam komunikace
5	Jaké jsou (budou) dopady dálnice D3 na obec / podnikatelský subjekt?	místní samospráva podnikatelský subjekt obyvatelstvo	- přímé / nepřímé dopady
6	Způsobila (způsobí) dálnice D3 změnu vyjíždky z obce za prací, do škol a za službami?	místní samospráva obyvatelstvo	- změna center dojíždky, spádovosti
7	Způsobila (způsobí) dálnice D3 nárůst investičních pobídek?	místní samospráva podnikatelský subjekt obyvatelstvo	- podpůrné programy - investice obecně
8	Způsobila (způsobí) dálnice D3 demografické změny v obci?	místní samospráva obyvatelstvo	- populační růst
9	Ovlivnila (ovlivní) dálnice D3 cenu půdy a nemovitostí v obci?	místní samospráva obyvatelstvo	
10	Ovlivnila (ovlivní) dálnice D3 míru nezaměstnanosti v obci?	místní samospráva obyvatelstvo	
11	Změnila (změní) dálnice D3 prestiž obce?	místní samospráva obyvatelstvo	- povědomí - „jméno ve světě“
12	Jaký je hlavní pozitivní dopad dálnice?	místní samospráva podnikatelský subjekt	
13	Jaký je hlavní negativní dopad dálnice?	místní samospráva podnikatelský subjekt	
14	Jak se obce připravovaly (připravují) na přítomnost dálnice D3?	místní samospráva	- očekávání změn vyvolaných dálnicí D3
15	Změnil (změní) se vlivem dálnice D3 zisk podnikatelského subjektu?	podnikatelský subjekt	- rozsah trhu - konkurence
16	Má lokalizace podnikání souvislost s (plánovanou) dálnicí D3?	podnikatelský subjekt	

Výzkumné otázky byly ověřovány formou polostrukturovaného dotazování zástupců místní samosprávy a představitelů podnikatelské činnosti a dotazníkovým šetřením obyvatelstva vybraných obcí.

4.2 Terénní šetření

Sběr dat, potřebných pro analytickou část diplomové práce, proběhl terénním šetřením v obcích dotčených výstavbou dálnice D3 v celé její trase, které se uskutečnilo v období od listopadu 2014 do května 2015.

Cílem průzkumu okolí plánované trasy komunikace bylo získání respondentů na třech úrovních – obyvatelé, zástupci místní samosprávy a představitelé podnikatelské činnosti.

Obyvatelstvo obcí bylo osloveno prostřednictvím dotazníkového šetření. S představiteli místní samosprávy (starosta, zastupitel) a se zástupci podnikatelské činnosti (představitel firmy, podnikatel) byly provedeny řízené rozhovory, v ojedinělých případech proběhlo dotazování prostřednictvím elektronické pošty. Použity tedy byly celkem 3 výzkumné nástroje – dotazníkové šetření, řízený rozhovor a elektronická komunikace.

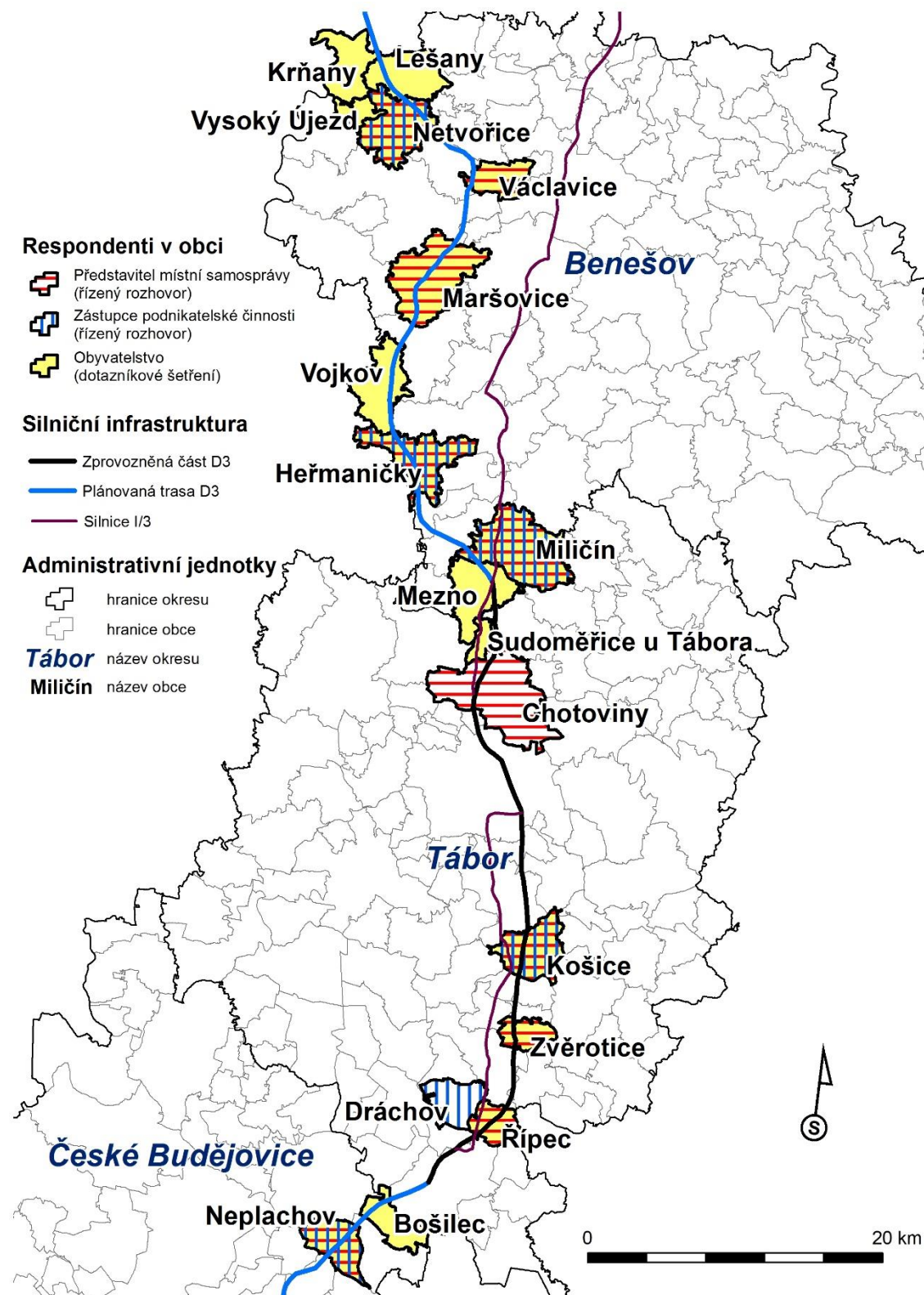
4.2.1 Výběr respondentů

Obce, ve kterých se uskutečnil výzkum pro analytickou část práce, byly vybírány s ohledem na jejich geografickou polohu, populační velikost, pozici v sídelním systému, vzdálenost od trasy dálnice D3, možnost přímého napojení na komunikaci (přítomnost sjezdu, MÚK), stupeň výstavby (vystavěná / plánovaná část D3) a kraj (Středočeský / Jihočeský). Dle zvolených charakteristik proběhlo stanovení kritérií pro výběr obcí.

Výzkum se uskutečnil ve venkovských obcích, přičemž byl stanoven rádius 30 km okolo hlavního města Prahy a 20 km okolo krajského jihočeského města Českých Budějovic. Obce, nacházející se v těchto okruzích, byly s ohledem na jejich ovlivnění hlavním, resp. krajským městem, vyřazeny. Dalším kritériem pro výběr vhodných obcí se stala jejich populační velikost. Práce se soustředí na lokální úroveň a výzkum probíhal ve venkovských obcích. Vzhledem k náročnosti šetření byly zvoleny obce s populační velikostí cca 200–1000 obyvatel. Vzdálenost lokalit vybraných pro výzkum od osy komunikace byla stanovena na max. 3 km, tak, aby respondenti dokázali co nejvíce vnímat jejich ovlivnění komunikací. Zastoupení obcí, ke kterým je plánovaný či již vybudovaný sjezd z dálnice D3 vůči sídlům, které tímto spojením nedisponují, bylo stanoveno 1 : 1, tedy způsobem, umožňujícím objektivně analyzovat rozdíly v percepci obcí, ovlivněné přístupem na dálnici D3. Stejně tak i v případě stanovení zastoupení obcí ve Středočeském a Jihočeském kraji, resp. v obcích dotčených v současnosti provozovanou částí a plánovanou trasou komunikace.

Terénní šetření proběhlo celkem v patnácti obcích. Ve Středočeském kraji se jedná o Lešany, Netvořice, Václavice, Maršovice, Vojkov, Heřmaničky, Miličín a Mezno, v kraji Jihočeském jde o Sudoměřice u Tábora, Košice, Zvěrotice, Dráchov, Řípec, Bošilec, Neplachov. Grafické znázornění všech obcí, ve kterých výzkum proběhl, včetně rozlišení dotázaných skupin respondentů (obyvatelstvo, zástupce místní samosprávy, představitel podnikatelské oblasti), poskytuje mapa uvedená v obr. 11 na následující straně a příloha 8.

Obr. 11 – Mapa respondentů pro výzkumnou část práce



Zdroj: autorské terénní šetření (2015), ArcČR 500, v. 3.1.

4.2.2 Polostrukturovaný rozhovor

Výzkumné otázky, stanovené pro zjištění percepce dopadů dálnice D3 představiteli místní samosprávy (starosta, zastupitel) a zástupci podnikatelské činnosti (představitel firmy, podnikatel), byly ověřovány kvalitativní metodou polostrukturovaného rozhovoru.

Tento způsob dotazování má jasně definovaný účel a řídí se dle předem dané osnovy. Jeho hlavní výhodou je pružnost procesu získávání informací (Hendl 2005). Pořadí otázek, pokládáných v rozhovorech, je založeno na struktuře Pattona (2005). Na úvod rozhovoru byly pokládány otázky nesouvisející přímo s řešenou problematikou, týkaly se mediálně řešených témat a jejich účelem bylo zejména získání zájmu respondenta a jeho rozhovoření o tématu. Postupně byli respondenti osloveni otázkami vztahujícími se ke studované komunikaci. Závěrečné otázky se týkaly obecné percepce hlavních pozitiv a negativ.

Pro zvládnutí rozhovorů s respondenty z řad představitelů obcí a zástupců podnikatelské činnosti v dotčených obcích byly využity poznatky knihy *Kvalitativní výzkum* od Jana Hendla (2005), ve které jsou vysvětleny zásady pro průběh, zpracování a analýzu rozhovorů.

Formulace otázek položených představitelům obcí se liší dle geografické polohy obce, konkrétně je odvislá od faktu, zda je obec dotčena v současnosti zprovozněnou částí dálnice D3 či její plánovanou trasou. Finální podoba poznámkových listů, resp. osnovy rozhovorů je uvedena v přílohách 3, 4 (Percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy v dotčených obcích) a 5 (Percepce dálnice D3 zástupci podnikatelské činnosti v dotčených obcích).

Polostrukturované dotazování bylo uskutečněno se samosprávnými představiteli deseti obcí a se sedmi zástupci podnikatelské činnosti. Jejich analýza je uvedena ve výzkumné části práce (podkapitoly 5.1, 5.2). Transkripce provedených rozhovorů s vyznačením klíčových pasáží, použitých v analýze, je uvedena v přílohách 10–26 na přiloženém CD.

4.2.3 Dotazníkové šetření

Výzkumným nástrojem pro zjištění percepce dálnice D3 obyvatelstvem dotčených obcí bylo dotazníkové šetření, které je jednou ze základních kvantitativních metod výzkumu veřejného mínění (Winkler, Petrusek 1997). Respondenti byli získáváni v rámci terénního výzkumu, během něhož došlo k nezávislému oslovení místních obyvatel. Cílová skupina šetření byla zvolena stratifikovaným náhodným výběrem, přičemž byli osloveni obyvatelé obcí v produktivním věku.

Dotazník byl rozdělen do pěti tematických okruhů, ve kterých byly pokládány otázky převážně uzavřeného charakteru se stanovenými možnostmi odpovědí.

Úvod dotazníku se soustředí na otázky, jež přímo nesouvisejí se studovanou problematikou, jsou však atraktivní pro jejich častou diskusi v médiích a byly zařazeny zejména pro získání zájmu respondentů o účast v šetření. Postupně byla zjišťována percepce konkrétních dopadů dálnice D3. Tematické okruhy a jednotlivé otázky vycházejí z prostudované odborné literatury. Část dotazníku – Vnímání ovlivnění stanovených charakteristik dálnic D3 – bylo převzato z výzkumné zprávy *Návrh metodiky posuzování nepřímého užitku dálnic*, vytvořené Miroslavem Maradou a Petrou Vondráčkovou v r. 2011.

Dotazníkové šetření proběhlo v obcích dotčených zprovozněnou částí dálnice D3 i v obcích u její plánované trasy. V závislosti na tomto faktu byly vytvořeny dvě varianty dotazníků (pro každou skupinu obcí). Jejich finální podoba je uvedena v přílohách 6 a 7.

Celkem bylo terénním šetřením získáno 63 dotazníků, které byly analyzovány ve výzkumné části práce (viz podkapitola 5.3). Dotazníkového šetření se účastnili obyvatelé z patnácti obcí dotčených trasou dálnice D3.

4.3 Zpracování a analýza dat

Rozhovory se zástupci místní samosprávy (starosta, zastupitel) a s představiteli podnikatelské činnosti (představitel firmy, podnikatel) v obcích dotčených (plánovanou) trasou dálnice D3, byly analyzovány **hloubkovým rozborem** (viz podkapitoly 5.1 a 5.2). Všechny provedené rozhovory byly se souhlasem účastníků polostrukturovaného dotazování zaznamenávány na diktafon a následně doslovně přepsány. Jejich transkripce, spolu s vyznačením klíčových pasáží, použitých v analytické části práce, je obsahem příloh 10 až 17 (zástupci místní samosprávy) a 20 až 26 (představitelé podnikatelské činnosti). Ve dvou obcích proběhlo dotazování místních starostů formou elektronické pošty. Poznámkové listy s odpověďmi těchto respondentů jsou uvedeny v přílohách 18 a 19.

Kvantitativní data získaná dotazníkovým šetřením s obyvatelstvem obcí dotčených (plánovanou) trasou dálnice D3 byla analyzována pomocí statistických metod. Ke zpracování dat byl použit již představený software IBM SPSS Statistics 20.

Převážná část dat byla interpretována pomocí výstupů vytvořené **kontingenčních tabulky**, která se ve statistice užívá k přehledné vizualizaci vzájemného vztahu dvou statistických znaků (Hendl 2009). Díky tomuto postupu mohla být analyzována získaná data v závislosti např. na geografických aspektech, jakými jsou geografická poloha či populační velikost obce.

Percepce ovlivnění 13 stanovených charakteristik dálnicí D3 obyvatelstvem dotčených obcí byla interpretována na základě **shlukové analýzy**. Dle Hendla (2009) vychází tato statistická metoda z potřeb analyzovat informace, které nám data nabízí, a rozčlenit je do skupin s podobnými vlastnostmi. Členění je vytvořeno na základě podobnosti zkoumaných objektů, přičemž vzniknou shluky, které jsou si svou strukturou podobné. Grafické znázornění shluků poskytuje tzv. dendrogram. Shluková metoda má tři základní podmínky, které jsou kladeny na výběr dat: vzájemná nezávislost proměnných, předpoklad stejné důležitosti vstupních dat a bezrozměrnost. Data získaná dotazníkovým šetřením v analyzované části splňují všechny tyto požadavky. V provedené analýze bylo využito hierarchické metody shlukování v aglomerativním směru a Wardova metoda, založená na optimalizaci homogenity uvnitř shluků, jež dosahuje ve většině případů nejlepších výsledků (Hendl 2009). Jako míra podobnosti byly zvoleny čtverce euklidovské vzdálenosti. Vzhledem k tomu, že data, analyzovaná shlukovou analýzou, se v této práci týkala vnímání pozitivního, neutrálního či negativního ovlivnění stanovených charakteristik dálnicí D3, byly provedenou metodou stanoveny skupiny obcí, ve kterých vnímají vliv studované komunikace shodně. Pomocí shlukové analýzy byly určeny 4 skupiny obcí, jež můžeme charakterizovat odlišným vnímáním dopadů dálnice D3: negativním (shluk 1), spíše negativním (shluk 2), spíše pozitivním (shluk 3), pozitivním (shluk 4).

Další metodické poznámky jsou součástí analytické části práce (kapitola 5).

Kapitola 5

Percepce dopadů dálnice D3

Tato část práce představuje analýzu percepce dopadů dálnice D3 představiteli obcí dotčených (plánovanou) trasou komunikace. Kapitola je rozdělena na tři části, zkoumající vnímání dálnice představiteli místní samosprávy (starosta, zastupitel), zástupci podnikatelské oblasti (představitel firmy, podnikatel) a obyvatelstvem ve vybraných obcích. Geografické znázornění respondentů ve výzkumné části práce poskytuje obr. 11 uvedený v metodické části (oddíl 4.2.1).

Samotná analýza je provedena ve struktuře výzkumných otázek (viz podkapitola 4.1), vyplývajících z detailního prostudování odborné literatury (viz kapitola 2). Řešenými tématy jsou například trasa komunikace (NIMBY efekt), vliv dálnice na rozvoj (ekonomický, hospodářský), nadregionální význam D3 (pro obec, region, Česko a podnikatelské subjekty), souvislost lokalizace podnikatelské činnosti v blízkosti dopravní tepny (distribuční, generativní efekt), ovlivnění investic nebo změna dopravní dostupnosti (potenciál zisku, pracovní příležitosti, proměna středisek dojížděky apod.). Veškerá data, která byla použita pro analytickou část práce, byla získána podrobným autorským terénním šetřením v dotčených obcích.

5.1 Percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy

Řízený rozhovor (příp. elektronická korespondence), který byl stěžejním výzkumným nástrojem pro získání dat, proběhl s představiteli místní samosprávy v obcích Středočeského a Jihočeského kraje. Strukturu respondentů zobrazuje níže uvedená tab. 8.

Tab. 8 – Respondenti: představitelé místní samosprávy v obcích dotčených dálnicí D3

Kraj	Část D3	Obec	Respondent	Forma dotazování
Středočeský	plánovaná	Netvořice	zastupitel	řízený rozhovor
		Václavice	starosta	
		Maršovice	starosta	
		Heřmaničky	starostka	
	plánovaná / zprovozněná	Miličín	starosta	
Jihočeský	zprovozněná	Chotoviny	starosta	elektronická korespondence
		Košice	starosta	
		Zvěrotice	starosta	
		Řípec	starosta	řízený rozhovor
	plánovaná / zprovozněná	Neplachov	starosta	

Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

Přesné formulace dotazů, které byly během rozhovorů položeny, a jež vyplynuly z výzkumných otázek, se lišily dle stupně výstavby dálnice D3, jímž jsou jednotlivé obce dotčeny (vystavěná, plánovaná část komunikace). Souhrnně jsou uvedeny v přílohách 3 a 4.

Následující oddíly textu jsou uspořádány dle jednotlivých témat otázek. Jejich pořadí je ovlivněno subjektivním hodnocením důležitosti pro výzkum (nekoresponduje s pořadím jejich položení respondentům).

5.1.1 Trasa dálnice D3

Výzkumná otázka: *Jaký je názor na (plánovanou) trasu dálnice D3?*

Klíčová témata: existence vhodnější varianty spojení České Budějovice – Praha, resp. Česko – Rakousko

Vnímání trasy dálnice D3, její vystavěné a zprovozněné části a plánovaného dokončení, se u představitelů místní samosprávy v dotčených obcích značně liší. Lze je rozdělit na ty, kteří vyjadřují podporu finální podobě D3 a na její odpůrce. Největším problémem plánované trasy dálnice se ukázalo její vedení ve Středočeském kraji, zejm. v oblasti Posázaví. Právě zde bylo pro trasu D3 v minulosti navrženo několik variant a je zřejmé, že zvolení tzv. „západní“ či „stabilizované“ je nejzávažnějším důvodem pro rozdílné vnímání (potenciální) přítomnosti dálnice D3 v blízkosti obcí.

Jednoznačně negativní postoj vůči trase studované komunikace převažuje v Netvořicích, kde místní zastupitel otevřeně přiznává: „já jsem proti stabilizované variantě, a to dost silně,“ přičemž své hodnocení opodstatňuje slovy: „vadí mi to, že jde Sázavsko-Vltavským soutokem, který si myslím, že je naprosto unikátní.“ Zastupitel dále svůj postoj k trasování D3 Posázavím zdůvodňuje slovy: „Je to nejstarší taková turistická oblast v Čechách, Posázaví žije spíš z turismu, než z toho, že by potřebovalo mít dálnici.“ Jako mnohem vhodnější varianta trasování ve Středočeském kraji se zastupiteli jeví varianta Promika¹⁶, která „počítá s vybudováním nějakých nových segmentů, ale zároveň posiluje stávající“ a je dle jeho názoru mnohem levnější a lepší z důvodu, že „přivede auta do rozumnějších míst, bude míň obtěžující, neuškodí přírodě (v Posázaví), z hlediska záboru orné půdy je daleko úspornější a nevytváří nové koridory a bariéry v krajině.“

Nesouhlas s plánovanou trasou D3 vyjádřil také starosta Václavic, obce, která se dle jeho slov historicky vymezuje vůči plánované trase D3 ve Středočeském kraji, když říká: „máme už více než dvacet let konzistentní názory; my jsme podporovali variantu nulovou či variantu Promika, to znamená jet v souběhu se silnicí I/3 a řešit obchvaty obcí a měst,“ a podobně jako zastupitel Netvořic uvažuje: „Vycházeli jsme z toho, že tam už to osídlení je, lidi jsou tam zvyklí a v té trase by to byla opravdu spojnice aglomerací, zatímco tady to půjde územím nikoho.“

Podporu variantě Promika částečně vyjadřuje také starosta Maršovic, který uvažuje: „Možná by nějak šlo rozšířit stávající trasu z Mirošovic na Budějovice, pro Maršovice by to bylo samozřejmě výhodnější,“ a podobně jako v Netvořicích či Václavicích poukazuje, „tam už je to nějakým způsobem zasažené.“ Potenciální přítomnost dálnice však přijímá: „Maršovice mají postoj nutného zla, to znamená, že výstavbě neházíme klacky pod nohy, ale za určitých

¹⁶ Promika – označení pro jednu z alternativních variant trasování dálnice D3 ve Středočeském kraji. Počítá s využitím současné silnice I/3 a napojením na dálnici D1.

podmínek.“ Negativní postoj se i v tomto případě zakládá na silném ovlivnění krajiny a tak je přítomnost dálnice podmíněna požadavky: „Abychom co nejméně narušili Maršovice, maršovickou přírodu, ale víceméně velký důraz klademe na vodu, se kterou tím, že tady bude dálnice, bude problém – pitnou i dešťovou.“

To, že přítomnost dálnice se „nikdy nebude líbit dotčenému území“ tvrdí v Heřmaničkách. Starostka obce, která je v současnosti zatížena také budováním železničního koridoru, hodnotí potenciální přítomnost dálnice z pohledu obyvatel, když říká: „Lidé asi nejsou spokojeni (s přítomností dálnice), nemohou být spokojeni s takovými dvěma velkými stavbami.“ O potřebě dálničního spojení mezi Prahou a Českými Budějovicemi však nepochybuje: „Já si naopak myslím, že je to velice potřebné, spojení Praha – České Budějovice.“

Nelze říci, že ve Středočeském kraji jednoznačně dominuje negativní postoj vůči trase dálnice D3. Na otázku, zda existuje nějaká vhodnější varianta spojení České Budějovice – Praha například starosta Miličína odpovídá: „Já jsem pro tu stabilizovanou, vhodnější trasu bych neviděl,“ a dále přesto, že zastupitelé některých obcí vnímají zásah do krajiny jako neakceptovatelný a vliv na životní prostředí jednoznačně negativní, pokračuje slovy: „a to zhodnotila i EIA¹⁷, že ta stabilizovaná – západní – je nejméně škodlivá.“ Tento pohled je v přímém kontrastu s tvrzením zastupitele Netvořic, který v této souvislosti naopak připomíná: „Stát má vybrat co nejmíň škodící variantu a to tady rozhodně nedělá.“ Miličinský starosta však trasu dálnice podporuje také tvrzením: „Pro nás, jako pro obec, by ty ostatní varianty byly horší, stabilizovaná je navíc nejvíc zpracovaná,“ potvrzuje tak, že obliba konkrétní trasy má opodstatnění zejména v působení D3 na dotčenou obec, kdy v případě Miličína způsobí dálnice odklon dopravy mimo zastavěné území, které je v současné době značně dopravně zatíženo průtahem silnice I/3.

Jako zcela optimální vnímají trasu dálnice D3 v Chotovínách. Vhodnější variantu spojení České Budějovice – Praha nespatřuje ani starosta další jihočeské obce, Zvěrotic nedaleko Soběslavi. Vůči plánované trase se nevymezuje ani starosta Neplachova, u kterého dálnice D3 nahradí současnou podobu silnice I/3, když říká: „Podle mě je trasa rozumná, nic proti tomu nemám, ale myslím si, že první se měl udělat obchvat kolem Českých Budějovic.“ Starosta Řípce, obce nedaleko Veselí nad Lužnicí, u něhož v současnosti zprovozněná část D3 končí, s trasou souhlasí a hodnotí zejména vliv komunikace na samotné sídlo. „Nemohu posoudit Posázaví, z našeho pohledu nám dálnice půlí katastr na dvě půlky, dá se říct, že je to optimální, protože to nezasahuje přímo do obce,“ říká a oceňuje zlepšenou dostupnost slovy: „máme díky dálnici možnost se rychle dostat do Tábora, jsme vlastně spokojeni s tím, jak je to teď postavené; spíš bych se těšil na to, aby to dostavěli na rakouské hranice.“

Ani v Jihočeském kraji však není názor na trasu komunikace a její potřebu jednotný. Starosta Košic u Soběslavi říká: „Každá varianta, která by vedla mimo katastr naší obce, by byla vhodnější.“ K otázce, zda existuje vhodnější varianta spojení Prahy a Českých Budějovic, případně Česka a Rakouska se navíc vyjadřuje slovy: „Vhodná by byla trasa z Českých Budějovic

¹⁷ EIA – vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Z anglického „Environmental Impact Assessment“. Označení pro proces (respektive studii), jehož cílem je získat představu o výsledném vlivu stavby na životní prostředí a vyhodnocení, zda je z tohoto ohledu vhodné ji realizovat, resp. za jakých podmínek je realizace akceptovatelná (Česko 2001).

přes Písek a spojení s Rakouskem by bylo lepší po D1 na Brno a Vídeň, trasa přes jih Čech poslouží hlavně turismu.“

Vnímání trasy dálnice se značně liší zejména v závislosti na jejím konkrétním ovlivnění obce. Pozitivně je vnímána plánovaná podoba D3 hlavně v jižně položené středočeské obci Miličín, kde odvede dopravu z obce, a dále v jihočeských obcích Chotoviny, Zvěrotice, Řípec a Neplachov. Naopak silně negativní postoj vůči trase D3 je zaznamenán v Posázavských obcích Netvořice a Václavice. Spíše negativní postoj zaujímají zastupitelé zbylých obcí – Maršovic, Heřmaniček a Košic.

5.1.2 Dopady dálnice D3 na obec

Výzkumná otázka: *Jaké jsou (budou) dopady dálnice D3 na obec?*

Klíčová témata: přímé a nepřímé dopady

Zatímco starostka Heřmaniček si dopady dálnice nyní nedovede představit, v Netvořicích očekávají hlavně negativní ovlivnění obce. „Očekávám zvýšenou míru hluku, a to nepříjemným způsobem, dále nás to odřízne od směru na Týnec, sníží se prostupnost krajiny, bude to ohyzdné a pak je tu riziko překladišť a technoparků,“ říká místní zastupitel, který dodává, že „ve výsledku to může pár pracovních míst přinést, ale nedělal bych si iluze,“ a svou odpověď uzavírá slovy, „já očekávám spíš samé negativní věci, nečekám nic pozitivního.“

Podobně se k otázce ovlivnění dálnicí staví také v Maršovicích. „Maximálně to zatíží přírodu, zatíží to rozpočty obcí, protože budou muset řešit věci, které se na té dálnici budou dít,“ říká místní starosta a jako konkrétní předpokládané dopady uvádí problémy s vodou, hlukovou zátěží a smog. Problematické se v případě Maršovic jeví také rozdělení obce a pozemků: „Plánovaná trasa protíná všechny čtyři katastry obce, soukromí zemědělci budou muset objíždět x kilometrů dálnici, aby se dostali na své pole a obec ani nemůže udělat pozemkové úpravy, aby se pole nějakým způsobem scelila.“ K podobné situaci došlo vlivem výstavby D3 například v jihočeské obci Řípec, jejíž starosta uvádí: „Zásah byl pochopitelně do zemědělské půdy, ovlivnilo to hospodaření našeho farmáře z toho důvodu, že dálnice rozdělila katastr a to, co obhospodařoval, na dvě části.“ Hlavní obavou v Maršovicích je však jiný problém. „Očekáváme obrovské průšvihy s vodou – protože dálnice protne vodovod – a problémy s povrchovou vodou, když se bojíme záplav,“ říká místní starosta, který dále polemizuje, „je otázka toho sjezdu, jestli to přinese nějaká pracovní místa anebo naopak kriminalitu a jiné takové věci, které tady zatím nejsou.“

Obavu z kriminality vyjádřil také starosta Václavic, ve kterých je vnímání dopadů dálnice na obec silně spjata s tzv. „Václavickou spojkou“, tedy komunikací, která by měla zajistit spojení okresního města Benešova s dálnicí D3, a díky níž v obci dlouhodobě převažuje negativní názor vůči dálnici D3. „My jsme možná byli určitou dobu smířeni s tím, že dálnice ano, ovšem kdyby k tomu nebyla ta navazující Václavická spojka,“ říká starosta obce a připomíná, „variant napojení Benešova bylo v minulosti několik, bohužel tady zůstala varianta, která je dnes ve hře a my licitujeme jen o její malé oddálení od vesnice.“ Neakceptování silničního přivaděče v blízkosti Václavic představitel místní samosprávy opodstatňuje slovy: „Odmítáme sjezd na okresní silnici v rámci té mimoúrovňové křižovatky u nás, protože máme obavu z nárůstu dopravy, obavu, že to všechny emise, včetně hluku, přinese do obce.“ Opodstatnění této obavy může podat výpověď starosty Miličina – obce, za níž se nachází nájezd na v současnosti zprovozněnou část D3 – který

uvádí: „Rok od roku se nám zvyšuje provoz a čím dál je to nebezpečnější“ a s ohledem na vliv zprovoznění části dálnice na časté zácpy na silnici I/3 doplňuje, „když lidé zjistí, že z Budějovic jsou v Táboře za velmi krátkou dobu, za čtyřicet minut jsou tady, tak si řeknou, že to tudy do Benešova nějak přežijí.“

Jako velký problém se v souvislosti s dopady dálnice ukazuje zvýšená hladina hluku. Její očekávání od představitelů obcí dotčených plánovanou trasou D3 se zdá být opodstatněné. Starosta Zvěrotic uvádí, že dálnice má na obec negativní dopad, konkrétně dochází ke zvýšenému průjezdu vozidel, omezení výstavby a enormnímu zvýšení hluku. Nárůst hlukové zátěže potvrzuje také starosta nedalekých Košic. V Chotovinách starosta rovněž tvrdí: „Někdy je ta dálnice slyšet, takže se trochu zhoršilo životní prostředí.“

V souvislosti s hlukem z komunikace naopak starosta jihočeského Neplachova – obce, která kvůli výstavbě dálnice přijde o fotbalové hřiště – uvádí: „Současná E55 (silnice I/3) je skoro dálnice a není odhlučňená, dálnice bude (odhlučňená), takže z pohledu životního prostředí to bude lepší.“ Obec Řípec dle slov starosty dálnice výrazně neovlivňuje, a to zejména proto, že je mimo hlavní trasu.

Analýza vnímání dopadů dálnice ukázala, že některé obavy představitelů obcí u plánované trasy dálnice lze prokázat jejími projevy v sídlech, dotčených jejím v současnosti zprovozněným úsekem. Jedná se zejména o hluk a rozdělení pozemků.

5.1.3 Vliv dálnice D3 na rozvoj obce

Výzkumná otázka: *Jaký má (bude mít) dálnice D3 význam pro dotčené obce obecně?*

Klíčová témata: *vliv na rozvoj obce a regionu (hospodářský, ekonomický)*

Zastupitel Netvořic se k otázce rozvoje obce v souvislosti s dálnicí vyjadřuje: „taková atmosféra tady byla – bylo řečeno, že Netvořice se budou vyvíjet v závislosti na tom, že bude dálnice. Jako by to bylo něco naprosto zásadního. To, že se tu udělá solící stanice na průtahu dálnice, není pro rozvoj obce zásadní,“ a dodává, „dálnice spíš obec škrtí, v koncepcích územního plánu nám bylo řečeno, že směrem k ní se obec nebude rozvíjet.“ Dále představitel posázavské obce připouští: „Co se týče podnikání, místním firmám a podnikatelům by to samozřejmě dopravně pomoc mohlo, ale ty fabriky, co tady jsou, tak teď s logistikou problém nemají.“ K rozvoji širší oblasti má však jednoznačný pohled: „Jsem samozřejmě pro to, aby se podnikalo, ale ve vazbě na tu dálnici si myslím, že to není nic, co by tomu regionálnímu – řekl bych zemědělskému – charakteru pomohlo. Mělo by se lokalizovat zemědělství a ne tady dělat takové megaprojekty.“ Zajímavým názorem místního zastupitele je také opětovné připomenutí vhodnosti trasování dálnice D3 variantou bližší okresnímu městu, když v souvislosti s regionálním rozvojem říká: „jemu by tento rozvoj prospěl, kdyby měl Benešov dálnici, tak se může rozvíjet hrozně dobře, ale my když budeme mít dálnici, tak nám je prostě k ničemu!“

Podobně jako v Netvořicích se k přítomnosti dálnice a jejímu významu pro obec staví i ve Václavících. Místní starosta uvádí: „Já si nedovedu představit, že by nám to cokoliv přineslo, teď myslím pracovní příležitosti a tak dále. Nedokážu posoudit, co zlepšená dopravní obsluha, která pro velká sídla bude, přinese,“ a doplňuje, „myslím, že vesničkám, které zůstanou mimo, to nepřinese nic.“ Dopad dálnice na ekonomický či hospodářský rozvoj regionu však nevylučuje a říká: „Taková příležitost asi bude, když tady dopustíme MÚK, výstavbu skladů apod., tak možná

dostanou solidně zapláceno vlastníci pozemků a může vzniknout pár míst pro řidiče vysokozdvížných vozíků,“ ale ptá se: „Chceme to? Máme být tranzitní zemí, kde tady budeme s nadsázkou národem skladníků.“ Starosta obce z oblasti Dolního Posázaví se zároveň obává zvýšeného dopravního zatížení vlivem plánované MÚK nedaleko Václavic a hlavně důsledkem plánované tzv. „Václavické spojky“, která je primárním důvodem pro celkovou nespokojenost s plánovanou komunikací. Opodstatnění pro tyto předpoklady dokládá starosta jihočeských Zvěrotic, obce nedaleko sjezdu z D3 u Soběslavi, který na otázku významu dálnice pro obec odpověděl: „Pouze negativní – zvýšený průjezd obcí.“

Vliv dálnice na hospodářský či ekonomický rozvoj obce neočekává ani starostka Heřmaniček, když říká: „Já jsem skeptická, myslím si, že ne.“ Starosta Miličina sice také neočekává, že by obec vlivem dálnice více prosperovala, zároveň se však domnívá, že negativně neovlivní místní podnikatele, když říká: „Dálnice tu tolik neublíží, je zde úbytek tržeb, ale ne tolik vlivem dálnice.“ To je v rozporu s předpokladem starosty Neplachova, který uvádí: „Ve větších městech odpadnou služby typu pohostinství, vlastně všechny služby“ a zároveň doplňuje: „města na tom budou bita, ale budou mít lepší životní prostředí.“

V Maršovicích panuje nejasný postoj, a to i vzhledem k plánovanému sjezdu z dálnice do obce, přičemž starosta říká: „Vždy to přinese něco pozitivního a něco negativního.“ Tvrzením: „Kolem vesnic, kde ty auta projedou, to nemá význam žádný, protože hospodářský užitek z aut, která projedou dvě stě metrů kolem vsi je nulový“ starosta podporuje očekávání, že dálnice může ovlivnit pouze obce, které budou disponovat sjezdem z D3. To potvrzuje i starosta Neplachova, u kterého sjezd z D3 plánovaný není, když o vlivu dálnice na rozvoj obce říká: „Na naší obec rozhodně žádný!“ Důležitost sjezdu z dálnice pro možnost ekonomického rozvoje je vnímán i v Košicích, jejichž starosta poukazuje, že: „v některých lokalitách, hlavně v místech sjezdů z dálnice, dojde k rozvoji průmyslu a poptávce po pracovní síle.“

Také v Chotovínách si myslí: „Tam, kde bude vybudovaný sjezd z dálnice, určitě dojde k většímu rozvoji než tam, kde sjezd z dálnice nebude.“ K přítomnosti dálnice u obce místní starosta uvádí: „Může dojít k rozvoji průmyslové zóny a tím pádem k rozvoji celé obce.“ Chotoviny již v současnosti vnímají zlepšenou dostupnost vlivem zprovozněného úseku jako rozvojový faktor. „Máme průmyslovou zónu a tím, že tady je sjezd z dálnice, tak jsme samozřejmě snadno dostupní z Tábora, tudíž se sem odtud stěhuje víc lidí. Obec má teď dobrou polohu,“ říká chotovinský starosta, který na obecnou otázku, zda v souvislosti s dálnicí D3 pozoruje rozvoj obce, odpovídá: „Jo! Ve všech směrech!“

S rozvojem, který s sebou může zlepšená dopravní dostupnost přinést, počítají také v Řípci. „Je určité území, které jsme vyčlenili pro budoucí zástavbu, nebo pro nějaké technické zázemí – pro sklady atd.,“ uvádí místní starosta, který přesto nechce, aby se v obci vybudovala velká průmyslová zóna. Naopak zde oceňují zvýšený zájem o stavební pozemky pro rodinné domy, jejichž výstavba tu začala již před realizací samotné dálnice. Starosta zde podobně jako v Chotovínách zdůrazňuje aspekt výhodné geografické polohy obce, která se díky přítomnosti D3 zvýraznila: „Samozřejmě to má své výhody, my jsme taková zvláštní obec, jsme na trase, ale nezasáhlo to obec jako takovou. Zároveň máme výhodu v tom, že to máme blízko do Soběslavi, do Veselí nad Lužnicí a jsme mimo ten hlavní tah.“

Pohled na význam dálnice a její vliv na hospodářský či ekonomický rozvoj obce a regionu se u zastupitelů dotčených obcí značně liší. V některých obcích je rozvoj, který by s sebou dálnice mohla přinést, nežádoucí, a v jistých ohledech dokonce limitující. Takto se vyjádřili představitelé místní samosprávy v Netvořicích a Václavicích. Naopak v jihočeských obcích, zasažených zprovozněným úsekem, s rozvojem počítají a v případě Chotovin jej vnímají velmi pozitivně. Z rozboru rozhovorů je zároveň zřejmé, že např. v Miličíně, Heřmaničkách nebo v jihočeském Neplachově s rozvojem obce, jakožto důsledkem přítomnosti dálnice D3, nepočítají.

5.1.4 Nadregionální, mezinárodní význam dálnice D3 pro obec

Výzkumná otázka: *Co může obci přinést zlepšené spojení s Rakouskem?*

Klíčová témata: propojení se zahraničím

Na otázku, zda zlepšené spojení s Rakouskem může obci něco přinést, odpovídala většina zastupitelů dotčených obcí shodně, a to negativně. „Lidi, kteří pojedou z Rakouska, tak budou mít směr na Prahu a málokdo bude zajíždět do okolních vesnic,“ tvrdí například starostka Heřmaniček. Podobný názor má i starosta nedalekého Miličína. Ve Václavicích panuje jednoznačný názor, že obci zlepšené spojení s Rakouskem nepřinese nic. Zastupitel Netvořic říká: „Lidé, kteří sem mají přijet, přijedou i bez dálnice,“ čímž vylučuje, že by se zásadně proměnil objem v dopravě na trase Rakousko – Česko. Také v Maršovicích vidí dopad zlepšeného dopravního spojení se sousední zemí na obec nevýrazně: „Maršovicím to pomůže samozřejmě minimálně.“ Zároveň však místní starosta vidí potenciální možnost pro jiné obce, když říká: „Ale těm obcím a městům, co jsou jižněji, tak těm určitě.“ Na předpokládaný dopad upozorňuje s ohledem ke zlepšené dostupnosti, vzhledem ke které starosta uvádí: „Můžou se tam usazovat rakouské firmy a pak to bude vypadat jako, když vyjízdíte z Prahy.“

Uvedený předpoklad je v naprostém souladu s vizí starosty jihočeských Chotovin, který tvrdí: „V naší průmyslové zóně může najít sídlo například nějaká firma, která bude z Rakouska, protože sem bude mít opravdu dobré spojení,“ a s trochou nadsázky dodává, „a taky se snadno dostaneme do Chorvatska na pláž.“ V obci Řípec je prý v současnosti zvýšená poptávka po pozemcích. „Developeři nás bombardují, já jim odmítám podávat informace o rozvojových plochách,“ říká starosta. Zároveň však uvádí: „Zlepšené spojení s Rakouskem pro obec asi význam mít v podstatě nebude, na to jsme moc malí.“

Ostatní jihočeské obce, ve kterých proběhl výzkum, jsou v otázce přínosu zlepšeného nadregionálního spojení pesimističtější. „Naši obci to nepřinese nic,“ říká starosta Zvěrotic, se kterým se ztotožňuje také představitel místní samosprávy v Neplachově, když uvádí: „Obec určitě profitovat nebude.“ Neplachovský starosta však spatřuje celkový nadregionální význam dálnice pro turistiku a lepší propojení států, s čímž souhlasí starosta Košic, který rovněž neočekává, že zlepšené spojení s Rakouskem pomůže samotné obci, ale dodává, že by mohlo něco přinést „snad jen v případě cestování a rekreace.“

Většina dotázaných zastupitelů dotčených obcí se shodla na tom, že zlepšené spojení s Rakouskem pro obec nebude mít význam. Výjimku lze nalézt v Chotovinách, kde vnímají pozitivně možnost potenciální spolupráce se zahraničními firmami.

5.1.5 Vliv dálnice D3 na vyjížděku z obce

Výzkumná otázka: *Způsobila (způsobí) dálnice D3 změnu vyjížděky z obce za prací, do škol a za službami?*

Klíčová témata: změna center dojížděky

V obcích dotčených zprovozněným úsekem D3 komunikace změnu vyjížděky nezpůsobila. Starostové Košic, Zvěrotic, Chotovin, Řípec i Miličína se shodli na tom, že nezaznamenávají proměnu center dojížděky vlivem přítomnosti dálnice.

V obcích u plánované trasy komunikace se příliš změna vyjížděky z obce rovněž neočekává. „Lidé, co tady žijí, tak si když chtějí, i přes to, že žádná dálnice není, dojedou tam, kam potřebují,“ říká starostka Heřmaniček. Očekávání změny pracovní vyjížděky se nepotvrdilo v Netvořicích, kde místní zastupitel uvádí: „Lidé pracují směr Benešov, tam nám dálnice nepomůže, a pak směr Praha, a tam jsme za půl hodiny, což je lepší než na ucpané dálnici,“ a dodává, „ve výsledku by lidé jezdili po starých cestách, dálnice sem stejně jenom natáhne víc dopravy.“ Starosta Václavic nemá přesný názor na změnu vyjížděky, přesto se domnívá, že zásadním způsobem nenaroste. Ani v jihočeském Neplachově neočekávají změnu vyjížděky z obce do škol, do zaměstnání a za službami.

Potenciální změnu vyjížděky vlivem přítomnosti dálnice předpokládá pouze starosta městyse Maršovice, který říká: „Já si myslím, že budou jiné příležitosti, že ta Praha bude více frekventovaná,“ a připouští, „možná i obráceně se tady objeví lidi z Prahy, kteří budou zase dojíždět do toho Jižního města, které bude v podstatě kousek.“

Vliv dálnice na změnu vyjížděky z obce se z pohledu představitelů místní samosprávy v dotčených obcích zdá být zanedbatelný. V obcích dotčených zprovozněným úsekem D3 se změna neprojevila a jediným zastupitelem, který ji očekává po dostavbě dálnice, je starosta Maršovic.

5.1.6 Vliv dálnice D3 na demografické změny v obci

Výzkumná otázka: *Způsobuje (způsobí) dálnice D3 demografické změny v obci v souvislosti?*

Klíčová témata: populační růst, migrace do obce

V souvislosti s přítomností dálnice D3 pozorují v současnosti výrazné demografické změny v jihočeských Chotovinách, kde je zaznamenán populační růst od doby, kdy byl v blízkosti obce otevřen zprovozněný úsek. V Miličíně, nedaleko kterého v současnosti provozovaná část D3 končí, naopak k výhledové situaci populační velikosti obce starosta uvádí: „Dálnice populačnímu růstu nepomůže, spíš pohorší.“ Starosta Maršovic oproti tomu očekává: „To (demografické změny) se může udát, že se tady může objevit více lidí, kteří budou původem z Prahy,“ a svou domněnku opodstatňuje slovy, „budou tam (v Praze) mít zaměstnání, tady si koupí / postaví domeček a budou tam jezdit.“

Starosta jihočeské obce Řípec v této souvislosti uvádí: „Že by dálnice měla vliv na pohyb, na migraci obyvatel, tak to určitě nemá,“ zároveň si však do jisté míry protiřečí slovy, „i když mohu říct, že ti, co se sem stěhují, jsou mladí lidé, tak ty jsou samozřejmě rádi, že přístup na dálnici je zde poměrně blízko, takže to svou výhodu má.“ Demografické změny v obci v souvislosti s dálnicí nepozorují ani v Košicích a Zvěroticích a neočekávají je ani v Neplachově nebo středočeských Heřmaničkách. Starosta Václavic rovněž nepředpokládá, že dálnice bude mít v tomto ohledu zásadní význam a říká: „Nic navíc nepřinese, obávám se spíš, že by mohla přinést negativní

vliv – lidi nebudou chtít tu dálnici slyšet a koukat se na ni, ta obrovská stavba je odradí.“ To, že pro Václavice nemá dálnice v tomto ohledu význam, starosta komentuje slovy: „My to už dnes máme kousek do Benešova, po D1, ať se to zdá neskutečné, tak kdo nejede v pátek a v neděli večer, se do Prahy dostává normálně,“ a připomíná, že „ty vzdálenosti hrají roli už dnes, stejně jako atraktivita té krajiny tady blízko Konopiště, takže se zde poměrně staví a noví obyvatelé se začleňují do života obce.“

Zastupitel Netvořic připouští: „V teoretické podobě se o dálnici říká, že umožní růst obyvatel,“ a dodává, „my se opíráme o budoucnost té dálnice v tom, že tady vlastně bude rozvoj, tím pádem se snažíme vyhovět lidem, kteří by chtěli stavět.“ Představitel místní samosprávy však zároveň upozorňuje: „Ta dálnice je opravdu tak velkou bariérou v naší jediné rozvojové ploše, že ona by třeba pomohla vybudovat pár řad rodinných domů, ale tím to končí,“ zatímco, „bez dálnice by tady klidně mohlo vzniknout i něco většího,“ a nepřipouští tak dlouhodobý pozitivní vliv dálnice na populační rozvoj obce. Celkový pohled místního zastupitele dokumentují slova: „Ono by to jakoby krátkodobě rozvoj přineslo, ale řekl bych, že negativní rozvoj.“

Kromě Chotovin obce dotčené zprovozněným úsekem D3 v současnosti příliš demografických změn nezaznamenávají. Ani zastupitelé obcí u plánované trasy komunikace populační proměnu do budoucna neočekávají a v jistých ohledech ji naopak vidí jako limitující (Václavice, Netvořice) nebo zapříčiňující regresivní populační vývoj (Miličín). Výjimku tvoří obec Maršovice, ve které je potenciální možnost migrace do obce očekávána zejména ze strany současných obyvatel Prahy, jež se vlivem dálnice obci značně přiblíží.

5.1.7 Vliv dálnice D3 na cenu půdy a nemovitostí v obci

Výzkumná otázka: *Ovlivnila (ovlivní) dálnice D3 cenu půdy a nemovitostí v obci? Jak?*

Klíčová témata: *zájem o pozemky a nemovitosti v obci*

Plánovaná výstavba dálnice v některých obcích ovlivnila hodnotu půdy a nemovitostí. Maršovický starosta například uvádí: „Cena se částečně změnila – jednak dálnicí, ale to si myslím, že nepatrně, ale také tím, že to tady skupoval pan Babiš,“ a dodává, „cena je zhruba o trošičku vyšší, nicméně očekávání lidí je daleko vyšší.“ V Neplachově také pozorují mírný růst ceny půdy. Vyšší zhodnocení pozemků a nemovitostí v obci očekávají také ve středočeských Heřmaničkách.

Starosta jihočeské obce Řípec říká: „Nemohu posoudit, protože dálnice přešla přes pozemky soukromých vlastníků a v dané době ty výkupní ceny nebyly nijak závratné,“ ale připouští, „dneska by to už samozřejmě bylo o jiných cenách.“

V Miličíně sice pozorují zájem spekulantů, ale starosta obce tvrdí, že vlivem dálnice se cena půdy a nemovitostí v obci nemění a měnit nebude, přesto však dodává, že celkově cena stoupá. Také ve Václavicích nepozorují v současnosti změnu cen a neočekávají ji ani do budoucna: „Nemyslím si, že to tady nějak zásadně bude ovlivňovat,“ říká starosta obce. Vliv na hodnotu pozemků a nemovitostí nepozorují ani v jihočeských obcích Chotoviny a Zvěrotice. V Košicích dálnice dokonce naopak způsobila omezení výstavby.

Zastupitel Netvořic má specifický názor a myslí si, že dálnice půdu a nemovitosti v obci znehodnotí. „Celkově by ta cena a atraktivita lokality šla dolů“ a dodává, „na přechodnou dobu by to mohlo něčemu pomoci, ale v dlouhodobém horizontu by určitě šla cena a atraktivita dolů, lidé by jen prodělali.“

Cena půdy a nemovitostí v obcích se v celkovém pohledu vlivem dálnice příliš nezměnila a očekávání jejího růstu je do budoucna minimální. Zastupitelé většiny obcí uvádí, že komunikace hodnotu půdy a nemovitostí neovlivnila nebo, že její růst nepředpokládají. V krajním případě představitelé místní samosprávy hovoří o znehodnocení. Výjimky lze nalézt v jihočeském Neplachově, v očekávání středočeské obce Heřmaničky a ve zkušenostech Maršovic, ve kterých však cenu ovlivnily také jiné skutečnosti než plánovaná výstavba dálnice.

5.1.8 Vliv dálnice D3 na nezaměstnanost

Výzkumná otázka: *Ovlivnila (ovlivní) dálnice D3 míru nezaměstnanosti v obci?*

Klíčová témata: *růst pracovních příležitostí, změna míry nezaměstnanosti*

V obcích dotčených zprovozněným úsekem dálnice představitelé místní samosprávy vyvrátili obecně vnímaný předpoklad poklesu nezaměstnanosti ve vazbě na zlepšenou dopravní dostupnost. Shodně se v tomto ohledu vyjádřili starostové Košic, Zvěrotic a Řípce, přičemž vliv na zaměstnanost nepředpokládají do budoucna ani v Neplachově. Zcela v opozici tak z jihočeských obcí zůstal pouze starosta Chotovin, který na otázku, zda dálnice ovlivnila či do budoucna ovlivní míru nezaměstnanosti v obci, říká: „Do budoucna si myslím, že se nám rozjede průmyslová zóna, ale všechno má svůj čas, takže do budoucna určitě ano!“

Zastupitelé středočeských obcí si rovněž nemyslí, že by vlivem dálnice mohlo dojít ke změně míry nezaměstnanosti. „Dramaticky se to nezmění ani do plusu ani do mínusu,“ uvádí starosta Maršovic. Podobný názor panuje také v Miličíně nebo Heřmaničkách, jejichž starostka svou domněnku komentuje: „Těm, co jsou dlouhodobě nezaměstnaní, nepomůže ani ta dálnice.“ Starosta Václavic také nepředpokládá změnu ve své obci, když říká: „Nevěřím tomu,“ přičemž však zdůrazňuje důležitost dostupnosti hlavního města, „ta Praha samozřejmě nasává, ale já si myslím, že je solidně dopravně dostupná už dnes.“ Důležitost blízkosti Prahy si uvědomuje také zastupitel Netvořic, který si myslí: „Kdo má práci takovou, že se mu vyplatí dojíždět do Prahy, tak je tam dnes za půl hodiny – za čtyřicet minut v centru – tak kdyby jel po dálnici, když by nebyla ucpaná, o deset minut míň, nic to neřeší,“ a v souvislosti s možností, že by dálnice zajistila nárůst pracovních míst v lokalitě, dodává, „technoparky a překladiště nejsou pracovní příležitostí, o které by člověk až tak stál.“

Je zřejmé, že vliv dálnice na zaměstnanost v obcích je přes všeobecně přijímaný předpoklad vnímán zastupiteli dotčených obcí minimálně. Jedinou výjimkou ve výzkumu tvoří obec Chotoviny, jejíž starosta očekává navýšení zaměstnanosti díky využití průmyslové zóny, která je v obci navázaná na přítomnost dálnice D3.

5.1.9 Investiční pobídky v souvislosti s dálnicí D3

Výzkumná otázka: *Způsobila (způsobí) dálnice D3 nárůst investičních pobídek?*

Klíčová témata: *investiční pobídky ze strany veřejného sektoru (ORP, kraj), podpůrné programy, investice obecně*

Nárůst investičních pobídek v souvislosti s výstavbou dálnice D3 zastupitelé ve většině středočeských obcí nepozorují. Samotný pojem „investiční pobídky“ navíc dotázaní představitelé místní samosprávy nechápou jako možnost podpory či dotace ze strany veřejného sektoru, nýbrž jako investice obecně.

V Miličíně rostoucí investice jakožto dopad zlepšené dostupnosti nepozorují a neočekávají je ani do budoucna. Podobně je tomu v nedalekých Heřmaničkách. V další středočeské obci, Netvořicích, se k této otázce místní zastupitel vyjádřil jasně: „Ne, spíš to napomáhá spekulantům.“ Ani ve Václavicích nepozorují nárůst investičních pobídek, zdejší starosta však připouští, že v ostatních obcích tomu tak být nemusí, když říká: „V našem katastru ne, v souvislosti s tím samozřejmě může existovat záměr v sousedních obcích.“

V Maršovicích pozorují jako dopad plánované dálnice zvýšený zájem o pozemky. „Že by se lidi snažili vymyslet nějaké továrničky, to ne, ale to, že se tady skupují pozemky zhruba v té trase dálnice, to ano,“ uvádí starosta obce, který ale zároveň dodává, že konkrétní firma zájem o investice v lokalitě neprojevila.

Také v jihočeských obcích se vyskytuje názor, že existence dálnice se neprojevila na investičních pobídkách, za příklad lze uvést Zvěrotice. V Chotovinách, kde počítají s vznikem průmyslové zóny, naopak větší zájem o pozemky a investice celkově v souvislosti s dálnicí D3 pozorují. „Pro průmyslovou výstavbu to zatím nemohu říct úplně na sto procent,“ uvádí místní starosta. Podobně je tomu v Košicích, kde s možnými investicemi do budoucna počítají: „Obec v novém územním plánu počítá s novou průmyslovou zónou, ale k jejímu využití v nejbližších letech nedojde,“ říká starosta obce.

Také v okolí Neplachova očekávají průmyslovou výstavbu: „Vím, že tu mají vzniknout velká logistická centra v blízkosti obce směrem na Ševětín, takže tady velké investice budou,“ uvádí starosta obce. V souvislosti s výstavbou dálnice D3 se v Neplachově plánuje také značná investice obecní, protože plánovaná trasa komunikace vede přes současné fotbalové hřiště: „Obce se to týká, jak jsem říkal, ten sportovní areál, to je investice řádově za 12 milionů,“ představuje situaci starosta obce. Představitel poslední oslovené obce, Řípce, která má rovněž v územním plánu vymezené rozvojové průmyslové plochy, říká: „Developeři nás bombardují, já jim však odmítám podávat informace o rozvojových plochách.“

Je zřejmé, že růst investic se v současnosti projevuje zejména v lokalitách dotčených již zprovozněným úsekem dálnice D3. V některých obcích tak počítají se vznikem průmyslové zóny (Chotoviny, Košice, Neplachov), zatímco v jiných tento dopad přítomnosti vysokokapacitní komunikace neočekávají (Netvořice, Zvěrotice, Heřmaničky, Miličín).

5.1.10 Vliv dálnice D3 na prestiž obce

Výzkumná otázka: Změnila (změní) dálnice D3 prestiž obce? Jak?

Klíčová témata: povědomí o obci, „jméno ve Světě“

Předpoklad, že by dálnice mohla změnit prestiž dotčené obce, většina zastupitelů neočekává. „Absolutně ne,“ odpovídá na otázku starosta Václavic. Shodně se v tomto směru vyjadřují zastupitelé některých jihočeských (Zvěrotice, Neplachov) i středočeských obcí (Miličín, Heřmaničky). „Zatím nic nepozorují,“ uvádí rovněž starosta Košic.

„Netvořice nejsou obcí, o které by se ve světě nějak mluvilo a vědělo,“ říká místní zastupitel, který možnost růstu prestiže obce spatřuje spíše ve větší nabídce služeb, nikoliv v přítomnosti dálnice, jak dokládají slova: „když budou služby, tak to vytvoří atraktivitu obce, bude se o ní vědět a prestiž půjde nahoru, ne že tady bude hnusná, hučící dálnice.“ Přičemž netvořický radní tvrdí: „To s prestiží nemá co dělat.“

V Chotovinách naopak očekávají, že prestiž „s rozvojem obce a průmyslové zóny bude určitě větší.“ Místní starosta se domnívá, že pozitivní dopad v tomto ohledu může hrát i potenciální přítomnost velkých firem.

Starosta Maršovic spatřuje potenciál vyššího povědomí o obci v závislosti na sjezdu a říká: „V okamžiku, kdy tady bude něco, co lidi zastaví – nedej Bože pumpa nebo motorest – tak se o Maršovících může povídat, druhá možnost je, že tady může být v krajině něco, co upoutá – třeba rozhledna,“ a potvrzuje, že prestiž obce se může vlivem dálnice zvýšit i snížit.

Starosta jihočeské obce Řípec již změnu povědomí o obci vlivem dálnice D3 pozoruje: „Atraktivita naší obce není nijak závratná, ale mění se v tom smyslu, že lidé, kteří sem jezdí a jedou z dálky, tak kvůli špatnému značení přejíždějí a nestačí odbočit – ať už jezdí od Prahy nebo od Budějovic,“ a tvrdí: „v tomto smyslu se stáváme pověstnými.“

Je zřejmé, že prestiž obcí se vlivem dálnice příliš nemění a je jen zřídka očekávána představiteli místní samosprávy v obcích dotčených plánovanou trasou komunikace. Výjimkou je obec Chotoviny, ve které v souvislosti s využitím průmyslové zóny očekávají jednoznačný růst prestiže. Možnou změnu povědomí o obci připouští rovněž starosta Maršovic.

5.1.11 Pozitivní dopady dálnice D3

Výzkumná otázka: Jaký je hlavní pozitivní dopad dálnice?

Hlavní pozitivní dopad dálnice je představiteli místní samosprávy v dotčených obcích vnímán odlišně. „Měla by se odklonit tranzitní doprava,“ říká starosta Miličina, obce, která v současnosti trpí průtahem silnice I/3. Také Neplachov ovlivňuje vysoký provoz na této komunikaci, který se v obci projevuje značnou hlukovou zátěží. Starosta této jihočeské obce tak jako pozitivum vidí, že „dálnice bude odhlučňena“.

Maršovický starosta za největší pozitivum označuje celkové zrychlení dopravy a možnost rozvoje hospodářské činnosti vlivem „firem, které se na tu dálnici po vybudování nabalí,“ ale dodává, „je otázka, jestli Maršovice a vesničky Posázaví z toho něco budou mít.“

Starostka Heřmaniček vidí pozitivně možnost „příležitosti práce při budování“ dálnice a „zlepšení dopravy do velkých měst.“ Vliv na kvalitu cestování oceňuje také starosta Košic, který říká: „Dálnice má samozřejmě vliv na rychlost, bezpečnost a pohodlí při cestách,“ a dodává, že „proto by měla být snaha dokončit dálnici do Prahy, kam lidé dojíždějí za prací.“

Největším pozitivem pro starostu Řípece je „zrychlení cesty do Tábora.“ Zároveň však upozorňuje také na nadnárodní význam D3, když říká: „Směrem na rakouské hranice to bude určitě maximální zrychlení, pokud se to povede co nejdříve.“ V Chotovinách očekávají vlivem dálnice „větší zájem o tuto lokalitu ze strany nových občanů.“

Žádný pozitivní dopad na obec neočekávají ve Zvěroticích. Podobně se vyjadřuje také zastupitel Netvořic, když říká: „já nic pozitivního nevidím“ a starosta Václavic, který tvrdí: „Zásadní pozitivum nevidím.“

Je zřejmé, že pozitiva dálnice komentují hlavně samosprávní představitelé obcí, které jsou v současnosti zasaženy nadměrným silničním provozem (Miličín, Neplachov). Častým vnímaným pozitivem je v některých obcích zvýšení kvality cestování (Heřmaničky, Košice, Řípec). Představitelé obcí z Posázaví (Netvořice, Václavice) a obcí, které před výstavbou dálnice nebyly na hlavních dopravních tazích (Zvěrotice), naopak žádná pozitiva nespatřují.

5.1.12 Negativní dopady dálnice D3

Výzkumná otázka: *Jaký je hlavní negativní dopad dálnice?*

Vnímání negativních dopadů dálnice vyvolalo mezi respondenty o poznání rozsáhlejší debatu nežli otázka dopadů pozitivních. Starosta Miličina spatřuje negativní dopad dálnice v záboru úrodné zemědělské půdy, přičemž říká: „Nádherný, nejlepší pole se zastaví výrobníma halama a my se tu snažíme něco vypěstovat na kameni.“ Největším problémem se však všeobecně jeví vliv na životní prostředí a krajinu. Starostka Heřmaniček tvrdí: „Dálnice zničí krajinný ráz, co tady je.“ Podobně se vyjadřuje také starosta jihočeských Košic.

Problém životního prostředí a narušení přírody spatřuje rovněž starosta Maršovic, který doplňuje obecné negativní dopady o konkrétní vliv na obec slovy: „Jsou tady dopady přímo na Maršovice, jako problémy s vodou, hluchost, prachy, světelný smog, exhalace a tak dál.“ Zároveň místní starosta pokládá otázku „Co to udělá, když obec bude rozdělena tímto tělesem, jak se ty lidi budou stýkat či nestýkat?“ a připomíná, že možnost sociální segregace obyvatel hrozí také v případě přistěhování většího množství obyvatel z Prahy, „jestli to přinese ty pražské obyvatele, může nastat střet městského pohledu na vesnici a pohledu normálního.“

Také zastupitel posázavské obce Netvořice uvádí rovnou několik negativních dopadů, které spatřuje v devastaci krajiny, estetickému dopadu, vytvoření bariér a nežádoucímu rozvoji v obci. Podobně uvažuje rovněž starosta Václavice, obce z oblasti Dolního Posázaví, jenž si myslí, že dálnice způsobí snížení komfortu života díky zplodinám, fragmentaci, resp. snížení průchodnosti krajiny a růst hluku v obci.

Právě zvýšení hlukové zátěže je zřejmě nejčastější obavou zastupitelů obcí u plánované D3. Tento předpoklad se zdá být opodstatněný, jak ukazuje vyjádření zastupitelů některých obcí, dotčených již zprovozněným úsekem D3, např. starosty Zvěrotic. „Mírné zhoršení životního prostředí, a to zejména hluk,“ pozoruje jako negativní projev dálnice také starosta Chotovin.

Neplachovský starosta uvažuje pouze přímé ovlivnění obce dálnicí. Výstavba D3 je zde plánována v trase, jež je v kolizi se současným sportovním areálem, který tak zanikne. Starosta Řípce také neuvádí všeobecné negativum, tvrdí však, že „jsou určité úseky, kde se mohlo využít možná stávajících tras E55,“ čímž částečně polemizuje o vhodnosti zvolené varianty trasování D3.

Nejčastěji skloňovanými negativními dopady dálnice D3 je jednoznačně její vliv na životní prostředí a krajinu. Zastupitelé obcí mají obavu zejména ze zvýšeného hlukového zatížení, které se projevuje v obcích u zprovozněného úseku D3. Zajímavým negativním dopadem dálnice se zdá být možnost sociální segregace místních obyvatel, která by mohla dle starosty Maršovic být zapříčiněna jednak samotnou přítomností tělesa rozsáhlé silniční stavby, která často obce rozděluje, stejně jako možností zvýšené migrace obyvatel hlavního města do lokalit s nově lepší dopravní dostupností. Vytvoření bariéry, zapříčiňující nežádoucí fragmentaci krajiny, je rovněž vnímaným problémem.

5.1.13 Příprava obcí na dálnici D3

Výzkumná otázka: *Jak se obce připravovaly (připravují) na přítomnost dálnice D3?*

Klíčová témata: očekávání ovlivnění obce dálnicí, příprava obcí na přítomnost dálnice

Otázka, zda se obec nějakým způsobem připravovala či připravuje na přítomnost dálnice D3 a na změny, které v obci způsobí, vyvolala rozdílné názory.

V Miličíně neočekávali, že po otevření zprovozněného úseku se dopravní provoz v obci ještě zvýší a nijak se na tento dopad nepřipravovali. Ve Zvěroticích se zase „bohužel nepřipravili“ na vyšší hlukovou zátěž, jak říká místní starosta.

Představitelé Chotovin naopak změny, které dálnice vyvolala, zejm. větší migraci obyvatel do obce, očekávali, přičemž místní místostarosta tvrdí: „To se dá vždycky očekávat.“ Proto má obec již v územním plánu z r. 1997 vymezeno více pozemků pro zástavbu. Také v Netvořicích reagovali na potenciální budoucí přítomnost dálnice koncepcí v územním plánu, místní zastupitel říká: „Jsme povinni ji mít v územním plánu, je tam zakreslená a vlastně nás škrtí, zároveň nám však dává argumenty pro to, že díky rozvoji dálnice můžeme žádat o víc ploch pro zastavění.“

Obec Řípec příliš změn otevřením úseku nezaznamenala. Starosta této jihočeské obce oceňuje zlepšenou dopravní dostupnost, když říká: „Já to vidím spíš pozitivně, v současné době se také buduje, nebo renovuje, čtvrtý železniční koridor.“

Starosta Neplachova očekává, že dálnice způsobí horší dostupnost pozemků, přičemž obec zároveň v souvislosti s plánovanou výstavbou dálnice řeší výkup pozemků pro nový sportovní areál (stávající se nachází v místě plánované výstavby D3). Dálnice zde podobně, jako v Maršovicích způsobí také problémy s vodou.

Starosta středočeské obce, nacházející se z geografického pohledu téměř v těžišti oblasti rámované městy Benešov, Sedlčany a Dobříš, o přípravě obce na dálnici říká: „Řešíme, když se cokoliv papírově týká Maršovic a dálnice, důsledně uplatňujeme všechny připomínky, které jsme kdy měly a postupně se vynořují další,“ ale přiznává, že obec se konkrétním způsobem nepřipravuje. Také v Heřmaničkách v současné době možnou budoucí přítomnost komunikace neřeší, což místní starostka odůvodňuje: „Je to celé pozastavené, tím pádem jsme pozastavili úplně všechno, dálnici jsme teď opravdu odsunuli.“

Na eventuální přítomnost dálnice D3 dlouhodobě reagují ve Václavicích, jejichž starosta říká, že je zde problém dvou komunikací v souběhu, čímž komentuje plánovanou přítomnost silničního přívaděče k Benešovu, tzv. „Václavické spojky“, s jejímž vymezením obec nesouhlasí. Václavice se tak neustále snaží o změnu trasy dálnice a zejm. doprovodné komunikace k okresnímu městu, často i soudní cestou. „My naše výtky směřujeme do životního prostředí, protože to je oblast, kde se nechá alespoň nějakým způsobem něčeho dosáhnout,“ říká místní starosta a upozorňuje, „naše připomínky byly dlouhodobě ignorovány, náznak seriózní debaty přišel až v okamžiku, kdy jsme napadli Územní plán kraje u soudu.“ Lze usoudit, že případné zlepšení jednání veřejného sektoru by mohlo napomoci diskusi v problémových lokalitách.

Konkrétní opatření kvůli ovlivnění dálnice jsou nuceni dělat v Neplachově, kde obec vykupuje pozemky pro nový sportovní areál, protože stávající se nachází v trase D3. Intenzivně reagují na potenciální přítomnost dálnice také ve Václavicích, ve kterých řeší zejména její trasu. V některých obcích naopak v současné době studovanou komunikaci neřeší a na její přítomnost se nepřipravují žádným způsobem.

5.1.14 Kvalita výstavby dálnic v Česku

Výzkumná otázka: *Jaká je kvalita výstavby dálnic v Česku?*

Klíčová témata: *cena a výsledná kvalita komunikace, doba výstavby*

V otázce kvality výstavby dálnic v Česku se zastupitelé dotčených obcí vyjádřili téměř jednotně, a to negativně. Na dotaz „Jaká je dle Vašeho názoru kvalita výstavby dálnic v Česku ve smyslu doby výstavby a výsledné podoby komunikace?“ jednoznačně převažují odpovědi jako: „velice špatná“, „staví se dlouho“, „ceny jsou přemrštěné“ apod.

„V Chorvatsku za rok postaví 300 km dálnic a v Čechách se za 300 let nedohodneme na 1 km dálnice,“ říká s nadsázkou starosta Miličína, který nebyl jediný, kdo za příklad uváděl chorvatské dálnice. „Oproti Chorvatsku se to nedá vůbec srovnávat, za jak krátký časový úsek tam dokázali vybudovat kvalitní dálnice, na rozdíl od českých,“ komentuje situaci starostka další středočeské obce, Heřmaníček. Také ostatní zastupitelé obcí ve Středočeském kraji si všímají rozdílné kvality silniční infrastruktury v evropských zemích. „Ve srovnání s tím, co člověk vidí v Rakousku, nebo když jede po Chorvatské dálnici, tak je to mizérie,“ uvádí starosta Maršovic, který zároveň hodnotí dobu výstavby dálnic v Česku, „čas, který uběhne mezi myšlenkou, projektovou dokumentací, schválením všech náležitostí, výkupem pozemků, když vezmu, že kolem Maršovic se mělo po dálnici jezdit už v roce 2005, je dost bída.“

Zastupitel Netvořic komentuje situaci slovy: „Není tajemství, že je to dost mizerné ve srovnání s Evropou, že my jsme schopni stavět za trojnásobek ceny oproti Německu a Francii.“ Starosta poslední středočeské obce, ve které výzkum proběhl, Václavic, začíná s hodnocením kvality výstavby vyjádřením: „Nemám nijak přesný názor, používám informace, které jsou veřejně známy, a mám pocit, že ta situace je tristní,“ přičemž ilustruje nedostatečnou kvalitu například sesuvem při výstavbě dálnice D8 či častou opravou povrchu na zprovozněném úseku D3 u Tábora. Zejména druhý příklad, tedy častá frekvence oprav povrchu zprovozněné části studované komunikace, byla dávana za příklad i zastupiteli dalších středočeských obcí, například v Miličíně. Václavický starosta, tak jako další oslovení představitelé místní samosprávy, upozorňuje také na odlišnou kvalitu dálnic v ostatních evropských zemích, když říká: „V médiích vidíme, že se staví draž než například v Německu, a méně kvalitně, takže z pohledu daňového poplatníka na to nahlížím s obavou a negativně.“

V jihočeských obcích hodnotí výstavbu dálnic podobně jako ve středočeských, méně však porovnávají kvalitu s jinými evropskými státy. „Ceny jsou přemrštěné, výstavba zprovozněné části trvala dlouho a firmy se na tom obohacují,“ říká starosta Řípce, obce nedaleko sjezdu z D3, situovaného u Veselí nad Lužnicí. Starosta dále jako příklad nevhodného postupu výstavby uvádí přemostění železniční trati a stavbu mostních přejezdů nedaleko obce: „Železniční trať není přemostěna a nedělá se v souladu s dálnicí, podle mne jsou to zbytečně vyhozené peníze, kdyby se to dělalo najednou, muselo by to být o hodně levnější.“ Způsob výstavby dálnic a zejména netransparentnost výběru stavitelů byl častým faktorem v negativním hodnocení její celkové kvality v Česku i v jiných obcích, například ve středočeských Netvořicích.

Ve Zvěroticích a Košicích, sídlech mezi městy Planá nad Lužnicí a Soběslav, tedy v lokalitě dotčené v současnosti zprovozněnou částí D3, hodnotí obdobně zejména cenu výstavby dálnic, kterou považují za neodpovídající vůči výsledné kvalitě. Ve svém vnímání se však představitelé těchto obcí liší v otázce doby výstavby. Zatímco v Košicích je považována za odpovídající,

ve Zvěroticích jako neúměrně dlouhá. Starosta Neplachova, obce, kde v současnosti naplno vnímají ruch ze současné silnice I/3, která zde bude rozšířena na část D3, hodnotí kvalitu výstavby obecněji, ale rovněž negativně: „Nejsem odborník, nemohu to posoudit, ale vzhledem k tomu, co slyším, tak je to hodně špatné.“

Nejobezřetněji hodnotil kvalitu výstavby dálnic v Česku starosta jihočeských Chotovin, obce lokalizované severně od Tábora: „Nedokážu to posoudit, myslím, že spousta lidí mluví o věcech, kterým nerozumí. Já to dělat nebudu.“

Je zřejmé, že vnímání kvality výstavby dálnic v Česku není závislé na skutečnostech, zda je obec dotčena již zprovozněnou částí komunikace či nikoliv, přítomností, resp. absencí sjezdu, nebo celkovým pohledem na studovanou komunikaci. Hodnocení představitelů místní samosprávy v obcích se naopak odvíjí zejména z vlastní zkušenosti se silniční infrastrukturou jiných evropských států a od informací z médií.

5.2 Percepce dálnice D3 zástupci podnikatelské činnosti

V této podkapitole jsou analyzovány postoje firem (resp. jejich představitelů) a soukromých podnikatelů vůči studované komunikaci na základě teoretických konceptů, vyplývajících z diskuse odborné literatury. Řízený rozhovor, který byl výzkumným nástrojem pro získání dat, proběhl s představiteli podnikatelské činnosti v obcích Středočeského a Jihočeského kraje. Skladbu respondentů představuje níže uvedená tab. 9, která poskytuje také údaje o zaměření a velikosti podnikatelských subjektů. Přesné formulace dotazů, položených respondentům v řízených rozhovorech, vyplynuly z výzkumných otázek a jsou souhrnně uvedeny v příloze 5.

Tab. 9 – Respondenti: zástupci podnikatelské činnosti v obcích dotčených dálnicí D3

Kraj	Část D3	Obec	Podnikatelský subjekt	Zaměření	Velikost subjektu*	Respondent
Středočeský	plánovaná	Netvořice	GALMET spol. s r.o.	kovovýroba	střední (25–49)	personalistka firmy
		Heřmaničky	KARDA s.r.o.	manipulační technika	malá (1–5)	majitel firmy
			Potraviny	maloobchod	malá (1–5)	majitelka obchodu
	plánovaná / zprovozněná	Miličín	Hotel Česká Sibiř, Můj obchod	ubytování stravování maloobchod	střední (neuv.)	zástupce vedoucího
Jihočeský	zprovozněná	Košice	Brož-cz spol. s r.o.	autodoprava	velká (50–99)	spolumajitel (hlavní technik)
		Dráčov	Equidomus s.r.o.	dřevovýroba	střední (10–19)	jednatel
	plánovaná / zprovozněná	Neplachov	Soukromý podnikatel v zemědělství	rostlinná výroba	soukromý podnikatel (0)	podnikatel (živnostník)

Pozn.: *velikost podnikatelských subjektů je hodnocena subjektivně, v závorce je uveden počet zaměstnanců dle Registru ekonomických subjektů (Podnikatel 2015).

Zdroj: Justice (2015), Podnikatel (2015), autorské terénní šetření (2015).

Následující oddíly textu jsou uspořádány dle jednotlivých témat otázek. Jejich pořadí je ovlivněno subjektivním hodnocením důležitosti pro výzkum (nekoresponduje s pořadím jejich položení respondentům).

5.2.1 Trasa dálnice D3

Výzkumná otázka: *Jaký je názor na (plánovanou) trasu dálnice D3?*

Klíčová témata: existence vhodnější varianty spojení České Budějovice – Praha, resp. Česko – Rakousko

Firmy a podnikatelé vnímají trasu dálnice D3 převážně jako optimální, i oni však vidí problém s trasováním ve Středočeském kraji. „Tady na ty jižní Čechy, tam je to v pořádku, ale co se týče středních Čech, tak nechápu, proč se to nenapíchne na D1 stávající trasou,“ říká vedoucí provozovny Equidomus v Drásově. Ten podporuje, stejně jako zastupitelé některých obcí (Václavice, Netvořice), ve Středočeském kraji variantu D3 ve stávající trase silnice I/3 a dodává: „Přišlo by mi logické rozšířit D1 o jeden pruh a zachovat trasu ve stávajícím způsobu.“ Představitel firmy Brož-cz v Košicích také polemizuje o trase středočeské části D3, když říká: „Nám to nevadí vůbec v ničem, myslím si, že takhle je to vybrané asi dobře v našem regionu, horší je to asi směrem na Prahu.“

V miličinském hotelu je vnímán konkrétní problém trasování Posázavím. Zástupce vedoucího říká: „Na trase Praha – České Budějovice by se dala asi těžko najít nějaká lepší varianta, jedná se hlavně o lokalitě kolem Sázavy.“ „Ideální by možná bylo, kdyby ta dálnice mohla jít stávající cestou po trojce (silnice I/3), ale tam je zase problém s napojením na Prahu, protože by se potkaly před Prahou dvě dálnice, které by způsobovaly zřejmě dost velké problémy,“ uvádí představitel hotelu a místních potravin a částečně tak ospravedlňuje výběr zpochybňované varianty trasování ve Středočeském kraji. „Chtělo by to, aby byl samostatný příjezd do Prahy,“ uzavírá.

V jedné z Posázavských obcí, Netvořicích, výzkum také probíhal. Představitelka místní firmy Galmet říká: „Největší problém bylo vyřešit to okolo Jílového a Kamenného Přívozu, protože tam je velká chatařská oblast a naráželo to na problém kolem Sázavy,“ a opodstatňuje odpor vůči výstavbě slovy, „je pravda, že dnes je nárůst aut značný, v každé rodině mají již více než 1 auto.“ Svůj osobní názor však respondentka uvádí slovy: „Jestli se má republika rozvíjet, tak nemůžeme zastarat a říct, že nebudeme nic budovat, žádnou infrastrukturu, to není možné,“ přičemž upozorňuje, „když člověk projíždí západní Evropou, tak vidí, že ty dálnice lemují baráky a lidé si nestěžují, naučí se s tím žít.“ Personalistka firmy hledá řešení pro nastalou situaci, když říká: „Vždy budeme někdo proti a budeme říkat, že nám to nevyhovuje, ale musíme najít nějaký konsensus a na něčem se dohodnout.“ „Řekla bych, že ta dálnice měla už dávno být,“ uzavírá.

Plánovanou přítomnost sjezdu u obce oceňuje majitel firmy Karda v Heřmaničkách, který uvádí: „Ta trasa se mi líbí v tom, že najedu na Loudilku (sjezd u obce) a v Budějovicích budu mnohem dříve,“ a o dálnicích obecně dodává, „je to bezpečné, rychlé a jsou to úspory časové i ekologické,“ přičemž na příkladu dálnice D8 diskutuje aktivitu ekologických a jiných organizací, které dle jeho slov brzdí výstavbu dálnic. „Jel jsem do Ústí a za Lovosicemi dálnice kvůli ekologům končí, ale to je věčná škoda,“ upozorňuje. V tomto ohledu se shoduje například s vyjádřením starosty nedalekého Miličína.

Vhodnější variantu trasy nespaturuje ani další podnikatel v Heřmaničkách – majitelka místních potravin – když říká: „Jo, já jsem pro, je to vhodná varianta, nemyslím si, že existuje vhodnější.“ Užitečnost dálnice dále komentuje slovy: „Já myslím, že to tady bude ulehčení pro lidi a jejich cestování.“

V celkovém pohledu vyjádřili podnikatelské subjekty souhlas s plánovanou trasou dálnice D3. Ačkoliv někteří respondenti polemizují o její podobě ve Středočeském kraji (zejména podnikatelské subjekty z obcí jižních Čech), přímé výhrady neuvádí.

5.2.2 Dopady dálnice D3 na podnikatelský subjekt

Výzkumná otázka: *Jaké jsou (budou) dopady dálnice D3 na podnikatelský subjekt?*

Klíčová témata: *dojížděka zaměstnanců, zisk ze zlepšené dopravní dostupnosti*

Otázka dopadů dálnice D3 na firmu vyvolala podobnou diskusi, jako otázka jejího nadregionálního významu. „Každá dálnice urychlí, já mám obchodníka, který je v Rakousku a když mi něco chybí, tak díky dálnici mi pojede naproti, sejdem se u Budějovic, kde budu v momentě, pro mne to bude přínos,“ říká majitel firmy s manipulační technikou v Heřmaničkách, který tak oceňuje zlepšenou dopravní dostupnost a polohu obce zhruba v polovině cesty mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Jako potenciální dopad uvažuje také změnu rozsahu působnosti svého podniku, když říká: „Třeba přijedou i lidi z Plzně,“ a v souvislosti se zakázkou ze zahraničí připouští další rozvoj své firmy. „V Rumunsku bych byl asi dřív a tím by se mohl udělat rozvoj téhle firmy a tak dále,“ dodává.

„Určitě bude rychlejší spojení na Prahu, a kdyby potom byla dořešena další výstavba, aby to mohlo navázat na celý okruh a najelo se na D5 a mohli bychom najet na D1, tak ta provázanost pro nás bude mít určitě pozitivní vliv,“ říká personalistka firmy Galmet v Netvořicích, která tak oceňuje potenciální zlepšenou dopravní dostupnost a dodává, že firmu může dálnice D3 značně ovlivnit, protože „my vlastně 85 % vyvážíme do zahraničí, takže nám to urychlí dopravu do zahraničních firem a budeme šetřit na dopravě.“ Představitelka místní firmy rovněž připouští potenciální dopad na firmu v dojížděce zaměstnanců, když říká: „Chybí nám tady pracovní síla a my ji budeme muset shánět z většího okolí, takže lidi k nám musejí dojíždět.“

Jednatel firmy Equidomus připouští: „Pokud se to (D3) spojí s Rakouskem, tak napojení na Evropu pro nás také nebude špatné,“ a rovněž oceňuje svou lokalizaci v blízkosti zprovozněného úseku D3. Jako dopad zde naopak neočekává změnu dojížděky zaměstnanců: „Lidi v regionu tu dálnici nevyužívají pro cestu do práce.“ V současnosti však vedoucí provozovny v Drásově spatřuje hlavní význam D3 v lepší dostupnosti okresního města Tábora.

Absenci sjezdu vnímá společnost s mezinárodní kamionovou dopravou v Košicích. Představitel firmy tvrdí: „Sjezd tady není, takže pro nás vůbec žádné dopady nejsou,“ i když připouští, že ve své činnosti zprovozněný úsek využívají. Jediný dopad dálnice byl spatřován při její výstavbě, kdy zde dle jeho slov byl podstatně větší provoz a prašnost.

Hotel v Miličíně, který je dotčen zprovozněným úsekem D3 jižním směrem, očekává, že po dokončení výstavby dálnice do Prahy komunikace zcela určitě ovlivní návštěvnost hotelu i přilehlého obchodu. „Jakmile by se otevřela dálnice, tak spousta lidí by se odklonilo a přišli bychom o zákazníky,“ říká zástupce vedoucího, který vnímá i dopad v současnosti zprovozněné části D3 – nárůst konkurence v lokalitě – když dodává, „blízkost to ovlivnila v tom, že vznikla

rychlá občerstvení nedaleko Mezna (začátek zprovozněného úseku) a to nám zcela určitě pár zákazníků sebralo.“ Do budoucna pak v celkovém pohledu v miličinském hotelu očekávají vlivem dálnice ještě výraznější propad zájmu o poskytované služby: „Pokud se dálnice dostaví, tak si myslím, že zájem o naše stravovací a ubytovací služby spíše ještě poklesne.“ Hotel by však v budoucnu mohl těžit například ze zvýšeného klidu v obci, přičemž by jeho služby vyhledala nová klientela.

Pozitivní dopady dálnice na podnikatelskou činnost očekávají zejména firmy, soustředící se na výrobu a služby, které svou působností přesahují hranice obce. Tyto vidí potenciál i ve zlepšeném mezinárodním spojení. Naopak služby, jež jsou navázány na provoz po současných komunikacích (silnice I/3), jako například Hotel Česká Sibiř a přilehlý obchod s potravinami v Miličíně, zřejmě vlivem přítomnosti dálnice, která odvede dopravu z obce, zřetelně utrpí. Již v současnosti je zde v souvislosti se zprovozněnou částí D3 pozorován nárůst konkurence.

5.2.3 Vliv dálnice D3 na zisk z podnikání

Výzkumná otázka: *Změnil (změní) se vlivem dálnice D3 zisk podnikatelského subjektu?*

Klíčová témata: změna rozsahu trhu; změna konkurence v lokalitě

Vnímání vlivu dálnice na zisk z podnikatelské činnosti koresponduje s dojmy respondentů v otázkách konkrétních dopadů dálnice a jejího nadregionálního významu pro podnikatele. Je tak například zřejmé, že protože v Miličíně očekávají vlivem dálnice snížení dopravního provozu, zástupce vedoucího v místním hotelu očekává: „Až bude dálnice dokončena, tak frekvence na silnici (I/3) ještě poklesne a tím pádem poklesne i zájem o naše služby.“ Již v současnosti zde pozorují úbytek tržeb vlivem rostoucí konkurence v podobě rychlých občerstvení na zprovozněné části D3.

Zástupce maloobchodu v nedalekých Heřmaničkách nemá zřejmý názor na potenciální růst konkurence v lokalitě, stejně tak nedokáže majitelka místních potravin předpovídat vliv dálnice D3 na zisk, ale připouští, že bude svůj sortiment muset přizpůsobit aktuální poptávce po zboží, která se může proměnit.

Firma Brož-cz v Košicích vlivem dálnice neočekává nárůst konkurence v oblasti mezinárodní kamionové dopravy. Zprovozněný úsek dálnice se zde zatím na zisku firmy nepodepisuje, přesto však do budoucna změnu očekávají. „Už jenom tím, že se ušetří nějaký peníze na pohonných hmotách,“ uvádí představitel firmy, který zároveň však dodává, „to, co se ušetří, zase necháme za mýto, takže to vyjde plus mínus stejně.“

Změnu zisku zejména při výstavbě očekává firma s manipulační a zvedací technikou v Heřmaničkách. „Při výstavbě určitě, zase tady budou bagry a stroje,“ říká její majitel. Ten na základě zkušenosti s výstavbou železničního koridoru, jež v obci probíhá, připouští, že i do budoucna může mít tato situace vliv: „Firmy si na mě zvykly, takže i když výstavba dálnice skončí tak některé firmy zůstanou a vědí, kde se jejich stroje opraví.“ Nárůst konkurence zde není očekáván a v přítomnosti dálnice D3 v blízkosti obce tak firma spatřuje pouze pozitivní dopady.

Naopak žádné ovlivnění zisku z podnikání nepocítuje firma Equidomus v Dráchově, která neočekává ani nárůst konkurence v lokalitě. Změnu neočekává ani podnikatel v zemědělství, který upozorňuje na vliv absence sjezdu u obce Neplachov, když říká: „My můžeme vydělávat třeba na opravách aut, ale tady sjezd stejně nebude.“

Ani firma Galmet, soustředící se na kovovýrobu, neočekává, že by dálnice měla zásadní vliv na zisk firmy. „Nejsem přesvědčená, že s výstavbou dálnice by se naše firma třeba rozrůstala,“ uvádí personalistka společnosti s provozovnou v Netvořicích. Zároveň nepředpokládá ani růst konkurence, když říká: „My jsme tak úzce specializovaní, že se neobáváme konkurence.“

Rostoucí zisk firmy v souvislosti s dálnicí je jednoznačně očekáván v případě firmy s manipulační a zvedací technikou v Heřmaničkách, jejíž specializace souvisí s výstavbou dopravních staveb. Většina dotázaných představitelů podnikatelské činnosti však změnu neočekává. Nárůst konkurence, jako projev zlepšené dostupnosti a provozu na D3, podnikatelé spíše nepředpokládají. Jedinou výjimkou je Hotel Česká Sibiř v Miličíně, jehož součástí je restaurace. Tomu vyrostla konkurence v podobě rychlých občerstvení u dálnice. Na tržbách hotelu a sousedních potravin s občerstvením se tak dálnice projevuje negativně.

5.2.4 Lokalizace podnikatelského subjektu v blízkosti dálnice D3

Výzkumná otázka: *Měla lokalizace firmy / podnikání souvislost s (plánovanou) dálnicí D3?*

Klíčová témata: *poloha v blízkosti dálnice D3, přítomnost či absence sjezdu z komunikace*

Přímou souvislost lokalizace podnikatelské činnosti v blízkosti (plánované) trasy dálnice D3 potvrdila pouze firma Equidomus v Drásově. Vedoucí místní provozovny říká: „Ten areál jsme kupovali hlavně kvůli tomu, že je kompletně na trase dálnice,“ a dodává, že blízkost dálnice bude důležitá i v případě, že by zde byla dřevozpracující výroba ukončena. „I kdybychom tady výrobu kompletně zastavili a měli tady ten skladový areál, tak díky dálnici máme šanci ho využít,“ upozorňuje.

Závislost podnikání na přítomnosti dopravní tepny lze pozorovat v případě hotelu Česká Sibiř v Miličíně, zejména však v souvislosti se silnicí I/3, po které je veden hlavní objem silniční dopravy ve směru na jih Čech do zprovoznění D3 v konečné podobě. „Hotel vznikl v sedmdesátých letech, E55 (jejíž součástí je I/3) byl vlastně hlavní tah na západ a tento hotel byl v podstatě hlavní občerstvovací a ubytovací středisko na trase mezi Prahou a Tábořem nebo Prahou a Budějovicemi,“ říká současný zástupce vedoucího v hotelu a přilehlých potravinách s občerstvením. V současnosti však místní ubytovací a stravovací zařízení pociťuje spíše úpadek, mimo jiné také v důsledku zprovoznění úseku D3 a většího rozsahu služeb, které nabízejí například čerpací stanice. „Dnes se můžete na většině pump občerstvit, najíst, napít, takže kolikrát ten hotel zůstane bez povšimnutí,“ říká místní provozní a odůvodňuje tak nižší využití poskytovaných služeb. Zřetelnější dopad je zde však očekáván po zprovoznění D3 ve Středočeském kraji, protože dálnice odvede provoz z obce, na který je podnikatelská činnost hotelu a obchodu navázána.

Ostatní respondenti popírají souvislost mezi místem svého podnikání a (plánovanou) výstavbou dálnice D3. „Nám to v ničem nepomůže,“ říká podnikatel v zemědělství z Neplachova. Mezinárodní kamionová doprava v Košicích zase vnímá absenci sjezdu u obce a dokládá tím, že lokalizace firmy Brož-cz neměla žádnou souvislost s dálnicí. Nad plánovanou D3 nepřemýšlely při zakládání svých podnikatelských činností ani firma Galmet v Netvořicích nebo Potraviny v Heřmaničkách.

Většina z dotázaných i přes výše popsané svou polohu poblíž budované a plánované dopravní spojnice Prahy a jižních Čech, potažmo Česka a Rakouska vnímá pozitivně. Za konkrétní příklad

lze uvést firmu Karda v Heřmaničkách, jejíž geografická poloha v obci, ve které probíhá také výstavba železničního koridoru, je majitelem firmy vnímána jednoznačně pozitivně. Souvislost lokalizace podnikání v návaznosti na dopravní dostupnost, vytvořenou přítomností dálnice, je zřejmá také u provozovny firmy Equidomus v Drásově. Projevuje se zde tedy generativní efekt.

5.2.5 Mezinárodní význam dálnice D3 pro podnikatelský subjekt

Výzkumná otázka: *Co může podnikatelskému subjektu přinést zlepšené spojení s Rakouskem?*

Klíčová témata: zisk ze zlepšeného spojení, spolupráce se zahraničními subjekty,

Možnost přímého zisku ze zlepšeného spojení s Rakouskem někteří dotázaní vnímají. „Naše firma není zrovna navázaná na Rakousko, jsme navázaní na Německo, takže využíváme D5, ale určitě si myslím, že D3 může způsobit rozvoj i s Rakouskem,“ říká personalistka firmy Galmet v Netvořicích, která tak připouští, že dálnice D3 může podnítit rozšíření firemního trhu do Rakouska.

Také pro Manipulační techniku v Heřmaničkách je dálnice D3 z podnikatelského hlediska důležitá. „Tím, že mám dodavatele v Rakousku, tak to význam má,“ uvádí majitel firmy, který dále upozorňuje na dopravní úspory, které díky dálnici D3 očekává.

Představitel firmy Brož-cz, zprostředkovávající mezinárodní kamionovou dopravu, se sídlem v Košicích reaguje na otázku zejména s ohledem na v současnosti zprovozněnou část D3. Připouští však možnost zisku ze zlepšeného spojení s Rakouskem po dostavbě komunikace na česko-rakouskou hranici, když říká: „Zatím ten úsek, to je nic, ale až to bude natažené třeba do Dvořiště, tak si myslím, že to význam mít může,“.

Zisk ze zlepšeného spojení s Rakouskem naopak neočekává firma Equidomus v Drásově, která se soustředí na dřevozpracující výrobu. Přesto však vedoucí místní provozovny uvádí: „Je pravda, že ten areál jsme kupovali s tím, že je logicky výhodně položený blízko dálnice,“ a připouští rovněž, že zlepšené spojení s Evropou může být v budoucnu pro podnik výhodné.

Hotel v Miličíně také nevidí příliš možností profitu z přítomnosti dálnice D3. „Vzhledem k tomu, že je to poměrně blízko Praze, tak si nemyslím, že by to mělo nějaký zásadní vliv na ubytovací kapacitu, protože potenciální zákazníci by se patrně snažili dojet až do Prahy, po té dálnici je to záležitost několika desítek minut,“ říká zástupce vedoucího, který vidí potenciální možnost pouze u zahraničních turistů, „možná nějakí tranzitní turisti, kteří by projížděli přes Česko, by se tady mohli zastavit, ale nějaké zásadní změny neočekáváme.“

Zlepšené spojení s Rakouskem vidí jako potenciál růstu zisku zejména firmy a podnikatelé, kteří silniční dopravu sami využívají ke svým podnikatelským činnostem. Naopak maloobchod a ubytovací středisko tento dopad nepředpokládá.

5.2.6 Investiční pobídky v souvislosti s dálnicí D3

Výzkumná otázka: *Pozorují podnikatelské subjekty nárůst investičních pobídek v souvislosti s dálnicí D3 a její výstavbou?*

Pomocná témata: pobídky ze strany veřejného sektoru (obec, ORP, kraj), investice obecně

Podobně, jako tomu bylo v případě představitelů místní samosprávy, také zástupci podnikatelské činnosti chápou pojem „investiční pobídky“ jako investice v obecné podobě. Investiční pobídky ve smyslu podpůrných programů apod. nepozorují a nediskutují.

V souvislosti s výstavbou dálnice D3 očekává nárůst podnikatelských pobídek firma s manipulační technikou ve středočeské obci Heřmaničky. Její představitel na základě zkušenosti se současnou výstavbou železničního koridoru, který sídlem prochází, komentuje předpoklad investic během realizace dálnice kolem obce. „Pro mě to má velký vliv, když se tady teď dělá koridor, tak sem lidi jezdí, takže mám kšeft,“ říká majitel firmy a doplňuje, „každá taková stavba má pro mě ten efekt teď momentální, při té výstavbě.“

Ostatní respondenti se shodli na tom, že nárůst investičních pobídek v souvislosti s výstavbou dálnice nepozorují ani neočekávají. „Na naši firmu to nemá vliv,“ říká například představitel společnosti zprostředkovávající mezinárodní kamionovou dopravu v Košicích. Podobně se vyjadřuje také vedoucí provozovny Equidomus v Dráchově, který slovy „ne, to určitě ne“ popírá jakýkoliv investiční dopad. Shodně na otázku odpovídá i personalistka netvořické firmy Galmet, soustředící se na kovovýrobu, která dále v této souvislosti doplňuje: „Nikdo nechce pozemky pustit a nechce do nich investovat nebo na nich stavět,“ a upozorňuje tak, že plánovaná dálnice brzdí prodej a investici do pozemků v Netvořicích.

„To ne, nikdo takový nikdy nepřišel, že by hotel spojoval s dálnicí,“ odpovídá na otázku nárůstu investičních pobídek v souvislosti s dálnicí D3 zástupce vedoucího miličinského hotelu a obchodu s potravinami. Podobně se vyjádřili i místní podnikatelé v Heřmaničkách (majitelka potravin) a v jihočeském Neplachově (podnikatel v zemědělství).

Nárůst investičních pobídek ze strany veřejného sektoru nikdo z respondentů nepotvrdil. Souvislost s růstem firemních investic pak předpokládá pouze majitel firmy s manipulační technikou v Heřmaničkách, který však již má zkušenosti se stavbou podobného rozsahu, jakým je realizace dálnice, v blízkosti firmy, protože obec je zatížena rovněž železničním koridorem.

5.2.7 Význam dálnice D3 pro obec, region, Česko

Výzkumná otázka: *Jaký má (bude mít) dálnice D3 význam pro obce, region, Česko?*

Klíčová témata: vliv na hospodářský či ekonomický rozvoj obce a regionu, nadregionální význam dálnice

Vliv dálnice na ekonomický rozvoj regionů je jednoznačně vnímán firmou Brož-cz v Košicích, jejíž spolumajitel říká: „Určitě to má vliv na rozvoj regionů, protože infrastruktura je dnes základ toho, aby mohla fungovat ekonomika.“

Potenciál rozvoje v souvislosti s dálnicí je spatřován také v pohledu Hotelu Česká Sibiř v Miličíně. „Přibudou určitě místa, kde mohou vzniknout nové průmyslové lokality, kde doprava do těchto lokalit se zjednoduší,“ říká zástupce vedoucího, který však uvažuje, „zcela určitě se to některých regionů dotkne v záporném smyslu, jako že si myslím, že Miličín tím částečně utrpí, tak jako kdysi utrpěly Votice, když se postavila nová silnice (současná I/3) a přestalo se jezdit přes Votice.“ V celkovém pohledu ale respondent připisuje klíčovou roli nadnárodnímu významu dálnice D3, když připomíná: „Význam, co se týká dopravy, bude zcela určitě v tom, že se zrychlí doprava směrem k západní hranici přes Budějovice, zrychlí a zjednoduší.“

Také v Neplachově spatřují hlavně nadnárodní význam D3, místní podnikatel uvádí, že z hlediska vlivu komunikace na obec, region a republiku by „význam měl být pozitivní hlavně pro Česko.“

V Netvořicích je v souvislosti s dálnicí očekávaný rozvoj stavební činnosti v obci. Představitelka místní firmy Galmet uvádí: „V dnešní chvíli je v obci stagnace výstavby, takže se nic nerozvíjí, nic se tady neděje,“ a ve smyslu pozitivního dopadu dálnice na výstavbu v celém regionu předpokládá, „myslím si, že dálnice by pomohla tomu, že by tady nastal nějaký rozvoj, v obci i v okolí.“ Zároveň také v otázce významu dálnice respondentka tvrdí: „Je otázka, jaký to bude mít vliv na životní prostředí,“ ale uvažuje, „myslím si, že když někdo bude ohleduplný, tak se snad životní prostředí úplně nezničí.“

Majitel firmy s manipulační technikou v Heřmaničkách tvrdí, že zásadní význam bude mít rychlejší spojení, které může způsobit růst investic na všech úrovních, a proto „čím dřív to bude, tím lépe.“ Zároveň však uvádí: „Vstupuje do toho úplně jiný problém, a to, že dnes se u nás už nic nevyrábí, všechno se dováží.“ Majitelka místních potravin na otázku odpovídá: „Člověk si to teď nedovede nějak představit, to ukáže doba.“

Význam dálnice pro ekonomický a hospodářský rozvoj regionu popírá vedoucí provozovny firmy Equidomus, když říká: „V zásadě to žádný význam mít nebude,“ a doplňuje, „komunikace přiblíží Rakousko, ale že by to mělo nějaký zásadní dopad na region, to ne.“ Respondent nepředpokládá ani rozvoj průmyslu, když tvrdí: „Jako, že se tady díky tomu rozvine průmysl nebo něco takového, to si myslím, že tenhle dopad tady určitě nebude.“

V celkovém pohledu lze usoudit, že firmy vidí potenciál rozvoje oblasti ve zlepšené dopravní dostupnosti vlivem přítomnosti dálnice, vnímají jej však odlišně na různých řádovostních stupních. Na úrovni obce je vnímán zejména v Netvořicích a částečně v Miličíně, kde se předpokládá rozvoj výstavby, resp. průmyslu. Zásadní význam pro ekonomický rozvoj regionu připisuje dálnici firma v Košicích, zcela popírán je naopak v Drákově. Nejčastěji byl dopad komunikace vnímán na úrovni nadregionální až nadnárodní, kdy se většina respondentů shodla, že pro Česko bude dálnice D3 důležitým rozvojovým prvkem.

5.2.8 Pozitivní dopady dálnice D3

Výzkumná otázka: Jaký je hlavní pozitivní dopad dálnice?

Nejčastěji skloňovaným pozitivním dopadem dálnice je z pohledu představitelů podnikatelské činnosti vliv na kvalitu cestování. „Řekl bych, že zrychlení dopravy do spádových měst, do okresního a krajského města,“ odpovídá na otázku hlavního přínosu D3 vedoucí provozovny firmy Equidomus v Drákově. Také majitelka obchodu s potravinami v Heřmaničkách označuje toto ovlivnění za nejvýznamnější, když říká: „Hlavně zvýhodněné cestování, kdy člověk bude rychleji v Praze.“ Důležitost kvalitního silničního spojení s hlavním městem oceňuje rovněž personalistka firmy Galmet, která uvádí: „Dojde k pružnějšímu spojení na Prahu a tedy k napojení na D1 a D5.“ Zároveň představitelka netvořické firmy kvituje i pohodlnější spojení s jižními Čechami: „Vítám i to, že na České Budějovice bude konečně spojení,“ přičemž negativně hodnotí současné spojení s Jihočeským krajem po silnici I/3, zejména z důvodu častých dopravních zácp.

Provozni hotelu Česká Sibiř v Miličíně označuje za hlavní pozitivní dopad rovněž kvalitnější cestování, konkrétně všeobecné zrychlení dopravy a zlepšení dostupnosti určitých lokalit. Zdejší zástupce vedoucího oceňuje také dopad na životní prostředí, když říká: „Všeobecně je dálnice šetrnější k životnímu prostředí.“ Tento názor je v přímém rozporu s percepcí dálnice představiteli místní samosprávy některých obcí, např. Václavic, Netvořic či Maršovic. Zástupce služeb

z oblasti pohostinství a ubytování však svou domněnku odůvodňuje odvodem dopravy mimo urbanizovaná území a zdůrazňuje tak růst kvality bydlení v obcích, které jsou zatíženy průtahem důležitých komunikací, a tedy zejména tranzitní dopravou. Za příklad lze v případě silnice I/3 uvést právě Miličín, nebo před otevřením současné podoby zprovozněné D3 obec Sudoměřice u Tábora či města Planá nad Lužnicí, Soběslav a Veselí nad Lužnicí. Právě tento dopad vnímá také představitel firmy Brož-cz v Košicích u Soběslavi, který uvádí: „V obcích a městech to přinese uklidnění; v Soběslavi, v Plané (nad Lužnicí) to zklidnilo provoz.“

Také majitel firmy s manipulační technikou v Heřmaničkách spatřuje hlavní pozitivní dopad dálnice v ovlivnění dopravy, respektive v rychlosti spojení. Konkrétně svůj názor dokládá ve významu komunikace pro samotnou firmu, když uvádí příklad: „Když jsem jel do Plzně a vezl jsem s sebou šest zaměstnanců čtyři hodiny tam a čtyři hodiny zpátky, tak silnice, která to urychlí, to je pak o něčem jiném.“

Hlavním pozitivním dopadem dálnice D3 je z pohledu firem a podnikatelů zvýšení kvality cestování a celkový růst dopravní dostupnosti. Zároveň si však dotázaní zástupci podnikatelské činnosti uvědomují také dopad na obce, které jsou a byly zatíženy tranzitní dopravou, a z nichž dálnice odvede značnou část silničního provozu.

5.2.9 Negativní dopady dálnice D3

Výzkumná otázka: Jaký je hlavní negativní dopad dálnice?

„Určitě se tady zvýší hluchost,“ odpovídá na otázku hlavního negativního dopadu dálnice představitelka firmy Galmet v Netvořicích, která zároveň uvádí, „tady projede mnohem více aut, než jsme zvyklí.“

V miličinském hotelu zase negativně hodnotí trasování spornými lokalitami, přičemž zástupce vedoucího dává za příklad často diskutovanou oblast Posázaví: „Negativní dopad dálnice je, když jde přes území, která by bylo lepší zachovat bez takového narušení dálnicí. To je příklad toho Sázavského údolí.“ Zároveň však respondent doplňuje, „bohužel těmhle věcem se lze asi těžko vyhnout.“ V místním hotelu vlivem dálnice D3 a odvodem silniční dopravy mimo obec očekávají značný úbytek tržeb a právě tento dopad hodnotí vedoucí provozovny dřevozpracující výroby firmy Equidomus v Dráchově, když říká: „Obce, přes které původně dálnice nevedla a teď vede, vlastně přijdou o kšeft, protože ty lidi se tam zastavovali.“

Majitel firmy s manipulační technikou v Heřmaničkách hodnotí negativně potenciální rozvoj bydlení v obci, přičemž říká: „Bude tady víc lidí, budou stavět další baráky a zbytečně zabírat zemědělskou půdu.“ Záběr půdy je největším negativem také pro podnikatele v zemědělství z Neplachova. Přesto, že dopad dálnice na rozvoj bydlení v obcích byl z pohledu představitelů místní samosprávy vnímán často naopak pozitivně (např. v Chotovinách), zábor zemědělské půdy byl obecně označován za dopad negativní (např. v Miličíně).

Spolumajitel firmy Brož-cz v Košicích říká: „Nejsem žádný ekolog, takže si myslím, že negativní dopady tady nejsou,“ a je tak jediným, kdo neuvádí žádný negativní dopad dálnice.

Podobně jako v případě samosprávních představitelů dotčených obcí je také z pohledu podnikatelů nejvýznamněji hodnoceným negativním dopadem dálnice její působení na životní prostředí a krajinu. Respondenti si však uvědomují také například ekonomický úpadek zařízení napojených na současný provoz po silnicích nebo zábor zemědělské půdy.

5.2.10 Kvalita výstavby dálnic v Česku

Výzkumná otázka: *Jaká je kvalita výstavby dálnic v Česku?*

Klíčová témata: *cena a výsledná kvalita komunikace, doba výstavby*

„Katastrofa, je to katastrofa,“ uvádí na otázku jaká je kvalita výstavby dálnic v Česku představitel firmy Brož-cz v Košicích u Soběslavi, zprostředkovávající mezinárodní kamionovou dopravu. Stručně odpovídá také podnikatel v zemědělství z Neplachova, když říká: „No je to horší.“ Vedoucí provozovny firmy Equidomus v Drásově na základě vlastních zkušeností tvrdí: „Rychlost a cena výstavby je asi někde jinde než v okolních státech,“ avšak připouští, že kvalita nového zprovozněného úseku dálnice D3 (Tábor – Veselí nad Lužnicí) je dobrá, na rozdíl od severnější části D3.

Také ve vnímání představitelů podnikatelské činnosti se ukazuje vliv médií. Zástupce vedoucího Hotelu Česká Sibiř v Miličíně uvádí: „Vzhledem k tomu, že veškeré tyto údaje znám pouze z médií, tak si myslím, že situace není příliš dobrá,“ přičemž dodává, „dálnice se staví zřejmě pomalu a za dost vysokých nákladů.“ „I ta výsledná kvalita někdy pokulhává, protože známe několik příkladů, kdy nová dálnice musí procházet opravami,“ uzavírá.

Negativně hodnotí výstavbu dálnic v Česku také firmy a podnikatelé v obcích dotčených plánovanou trasou D3. Dle personalistky firmy Galmet v Netvořicích je kvalita výstavby špatná: „Jednak je tam dlouhá doba výstavby, pak i myslím, že finančně je to nezvládnuté.“ Konkrétně se vyjadřuje ke zprovozněnému úseku D3: „Já bych řekla, že nebyla špatná, ale na druhé straně, když jsem tam jela pak, tak už se zase některé úseky opravovali,“ čímž potvrzuje domněnku představitele miličinského hotelu o opravách nových dálnic. Konkrétně o situaci hovoří majitel firmy s manipulační technikou v Heřmaničkách, když uvádí: „Je to předražené a nejde mi na rozum, že Eurovia udělá špatně dálnici, tak proč ji berou na další zakázky,“ přičemž podobně jako někteří zastupitelé kritizuje netransparentnost výběru stavitelů, „dostane to velká firma a ta to dá těm malým,“ čímž se ztotožňuje například s názorem zastupitele Netvořic. Majitelka potravin v Heřmaničkách říká, že výstavba dálnic v Česku trvá dlouho a jejich cena je předražená.

Kvalita výstavby dálnic v Česku je z pohledu zástupců podnikatelské činnosti vnímána stejně, jako tomu bylo v případě zastupitelů dotčených obcí, tedy negativně. Všichni respondenti se s ohledem na vlastní zkušenosti i informace z médií domnívají, že způsob výstavby dálnic v Česku neprobíhá adekvátním způsobem. Dálnice v Česku jsou dle nich předražené a doba jejich výstavby je nepřiměřeně dlouhá.

5.3 Percepce dálnice D3 obyvatelstvem

Tato podkapitola se soustředí na analýzu vnímání dálnice D3 obyvatelstvem obcí dotčených její (plánovanou) trasou. Ve vybraných obcích (viz tab. 10) bylo dotazníkovým šetřením osloveno cca 1 % trvale žijících obyvatel. Skladba dotazníku a formulace jednotlivých otázek byly odlišeny dle geografické polohy obce, tedy v závislosti na tom, zda je či není v dosahu v současnosti zprovozněného úseku studované komunikace. Některé z otázek (např. četnost a účely užívání D3) tak byly pokládány pouze respondentům v obcích dotčených zprovozněnou částí D3. Finální podoba tiskopisů je uvedena v přílohách 6 (pro obyvatelstvo obcí dotčených zprovozněnou částí dálnice D3) a 7 (pro obyvatelstvo obcí dotčených plánovanou trasou dálnice D3). Dotazník byl rozdělen do 5 tematických okruhů, které jsou v podkapitole odděleně analyzovány pomocí deskriptivní (popisné) statistiky.

Tab. 10 – Respondenti: obyvatelstvo obcí dotčených dálnicí D3

Úsek D3	Obec	Počet obyvatel*	Dotázaných obyvatel	Úsek D3	Obec	Počet obyvatel*	Dotázaných obyvatel
zprovozněný	Miličín	840	> 1 %	plánovaný	Heřmaničky	714	cca 1 %
	Mezno	363	< 1 %		Vojkov	516	< 1 %
	Sudoměřice u Tábora	296	cca 1 %		Maršovice	759	> 1 %
	Košice	757	cca 1 %		Václavice	544	< 1 %
	Zvěrotice	401	> 1 %		Netvořice	1 118	cca 1 %
	Řípec	331	< 1 %		Vysoký Újezd	200	< 1 %
	Bošilec	199	< 1 %		Lešany	716	< 1 %
	Neplachov	376	cca 1 %		Krňany	402	< 1 %

Pozn.: *dle ČSÚ k 31. 12. 2014.

Zdroj: autorské terénní šetření (2015), ČSÚ (2015).

5.3.1 Výstavba dálnic v Česku

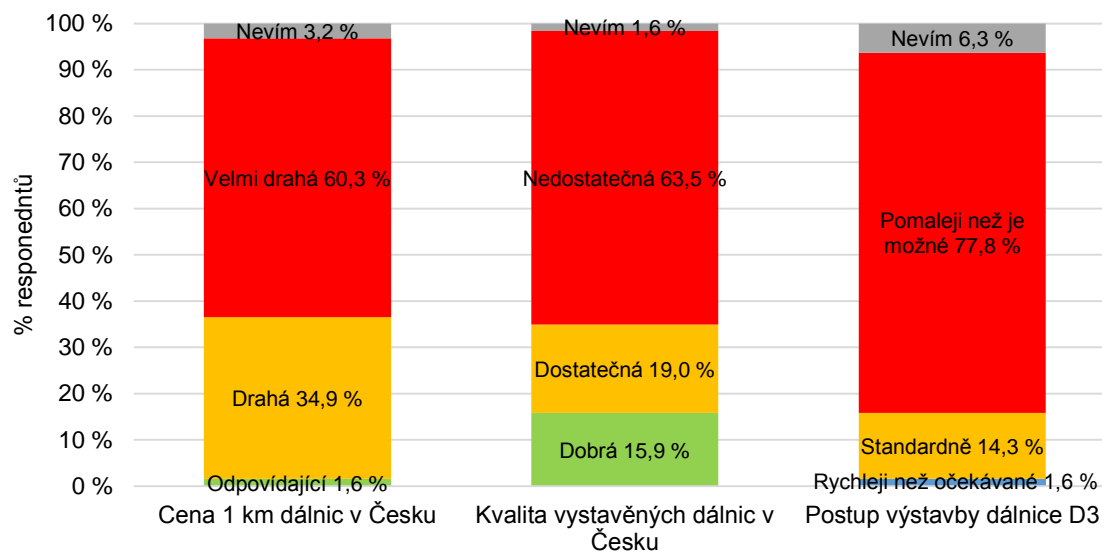
Na úvod byly respondentům položeny otázky, týkající se kvality, ceny a rychlosti výstavby dálnic v Česku. Tyto byly zařazeny zejména z důvodu jejich časté diskuse v médiích. Vzhledem ke své atraktivitě by tak u respondentů mohly podpořit celkový zájem o účast v dotazníkovém šetření. Detailní znázornění odpovědí na otázky 1.1 až 1.3 uvádí dále uvedený graf 1 a jeho rozbor.

V odpovědích tohoto tematického okruhu nelze vypožarovat zásadní závislost. Respondenti se vyjádřili obdobně napříč celým spektrem obcí, ve kterých výzkum proběhl, přičemž pořizovací cenu dálnic vnímají nejčastěji jako velmi drahou, výslednou kvalitu označují za nedostatečnou a výstavba dálnice D3 dle nich postupuje pomaleji než je možné.

Nejvíce dotázaných (60 %) označilo cenu 1 km dálnice v Česku jako velmi drahou, cca 35 % jako drahou, pouze 3 % ji vnímají jako odpovídající a jako levnou dokonce nikdo.

Druhá otázka tematického bloku 1 testovala vnímání kvality vystavěných dálnic v Česku. Více než 63 % respondentů si myslí, že je nedostatečná, 19 % ji označuje za dostatečnou a pouze 15 % jako dobrou. Za velmi dobrou ji nepovažuje žádný z dotázaných.

Poslední otázka úvodní části dotazníku se soustředila na vnímání rychlosti výstavby studované komunikace – dálnice D3. Dle 78 % respondentů postupuje pomaleji než je možné, 14 % dotázaných si myslí, že probíhá standardně rychle. Nikdo neuvedl, že výstavba D3 postupuje rychle, 1 respondent však označil, že probíhá rychleji, než očekával.

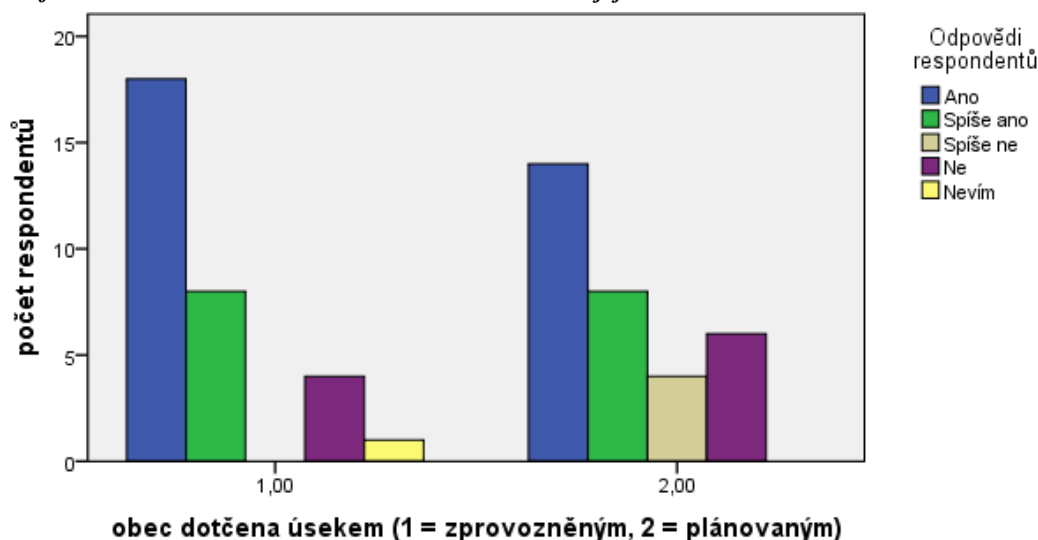
Graf 1 – Kvalita výstavby dálnic v Česku

Pozn.: celkem 63 respondentů.

Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

5.3.2 Trasa dálnice D3 a využívání zprovozněné části

Druhý blok dotazníku se soustředí na vnímání trasy studované komunikace. Respondenti byli otázkou 2.1 dotázáni, zda souhlasili s plánem vystavět dálnici spojující Prahu a České Budějovice (resp. Česko a Rakousko) bez ohledu na její trasu, tzn., aniž by uvažovali její vedení v blízkosti své obce. Dle uvedeného histogramu (graf 2), který byl výstupem v rámci kontingenční tabulky, vytvořené pro získaná data, je zřejmé, že v obcích, které jsou dotčeny zprovozněným úsekem dálnice, převažuje stejně jako v obcích dotčených plánovanou trasou D3 souhlasný názor s potřebou dálničního spojení mezi hlavním městem a jihočeskou krajskou metropolí, respektive mezi Českem a Rakouskem. Jistý rozdíl lze pozorovat v četnosti nesouhlasných odpovědí, přičemž respondenti z obcí u plánované trasy komunikace vyjádřili více než dvojnásobný počet negativních odpovědí (ne, spíše ne) vůči dotázaným z obcí v dosahu zprovozněného úseku.

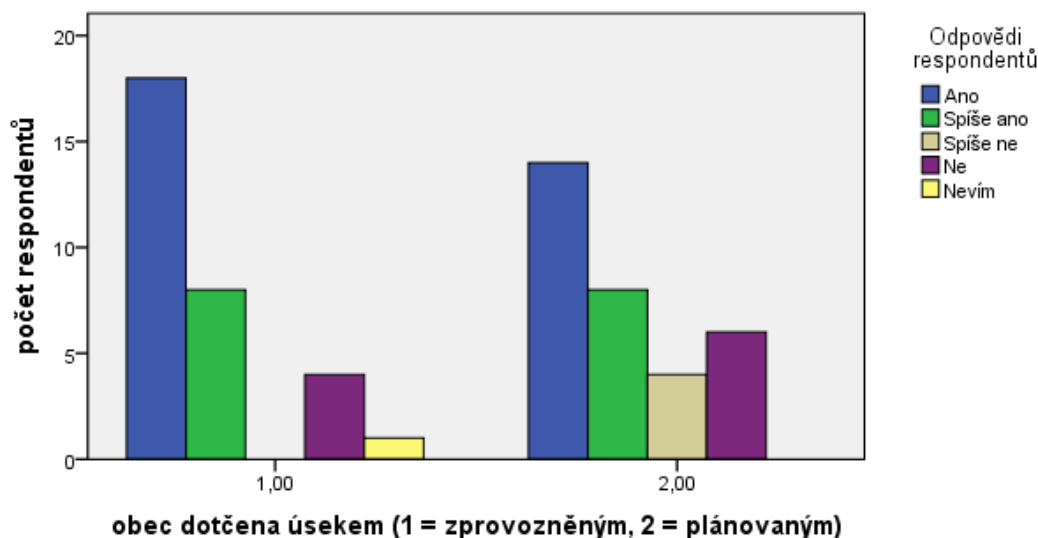
Graf 2 – Souhlas s realizací dálnice D3 bez ohledu na její trasu

Pozn.: celkem 63 respondentů.

Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

Druhá otázka bloku (2.1) zjišťovala spokojenost respondentů s konkrétní trasou dálnice D3, tedy v blízkosti jejich bydliště. Zde se závislost na stupni výstavby komunikace u obce projevila ve značné míře. Téměř polovina respondentů (48 %) z obcí u plánované trasy dálnice vyjádřilo svůj nesouhlas s jejím vedením. V obcích, které jsou v současnosti dotčeny již zprovozněným úsekem D3 (Mezno – Veselí nad Lužnicí) lze naopak pozorovat dominanci souhlasného názoru s jejím trasováním. Téměř 79 % obyvatel se zde vyjádřilo souhlasně (ano, spíše ano). Grafické zobrazení odpovědí respondentů v závislosti na skutečnosti, zda je obec dotčena zprovozněným úsekem či plánovanou trasou dálnice D3 poskytuje níže uvedený histogram (graf 3).

Graf 3 – Spokojenost s plánovanou a realizovanou trasou dálnice D3



Pozn.: celkem 63 respondentů.

Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

Největší zastoupení nesouhlasných názorů na otázky 2.1 a 2.2 lze pozorovat u obcí Heřmaničky (2.1), Maršovice (2.1 i 2.2), Košice (2.2) a Václavice (2.2), ve kterých více než polovina respondentů odpovědělo, že s plánem výstavby dálnice mezi Prahou a Českými Budějovicemi, resp. s konkrétní trasou v blízkosti jejich bydliště nesouhlasí (nebo spíše nesouhlasí). Zajímavým faktem je, že všechny tyto obce disponují podobnou populační velikostí (500–800 obyvatel), jistou závislost lze tedy kromě geografické polohy nalézt také v tomto faktoru.

Otázky 2.3 – 2.6 byly pokládány pouze v dotazníku určeném obyvatelům obcí v blízkosti zprovozněné části dálnice D3 (viz příloha 5). Mezi ně byly zařazeny také ty, nedaleko kterých v současnosti zprovozněná část komunikace končí (Miličín a Neplachov).

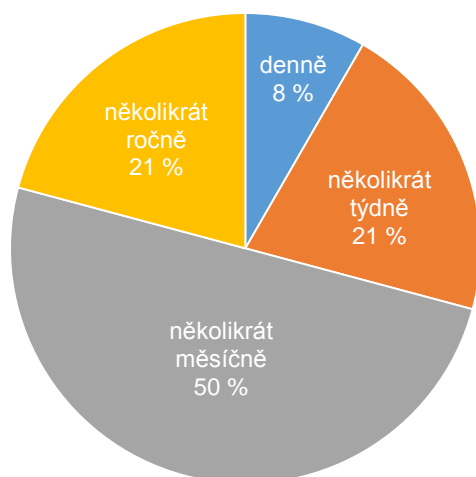
Dle výsledků dotazníkového šetření 80 % z těchto respondentů zprovozněný úsek D3 využívá (otázka 2.3), přičemž přesná polovina z nich ji využívá několikrát měsíčně. Grafické znázornění celkové četnosti užívání zprovozněné části D3 ilustruje dále uvedený graf 4 (otázka 2.4).

V případě více než poloviny respondentů (54 %) dálnice D3 žádným způsobem neovlivnila vyjížděku z obce (otázka 2.5). U 37,5 % dotázaných však zprovoznění části D3 způsobilo její navýšení, přičemž za nejčastější centrum dojížděky byl označen Tábor (82 %). Pouze 8,5 % naopak uvedlo, že dálnice způsobila snížení vyjížděky z obce. Proměna center dojížděky je přesto v celkovém pohledu pozorována v zanedbatelné míře, kdy za ojedinělý příklad

lze uvést dříve častější cestování obyvatel obcí z jižní části Středočeského kraje do okresního města Benešova, oproti nově rychleji dostupnému Táboru.

Graf 5 ilustruje, za jakým účelem je v současnosti zprovozněný úsek dálnice D3 využíván (otázka 2.6). Obyvatelé obcí v jeho dosahu jej nejčastěji užívají k soukromým cestám (46 %) a k dopravě za službami (30 %). Naopak nejméně je D3 v současnosti využívána k dopravě do škol (2 %).

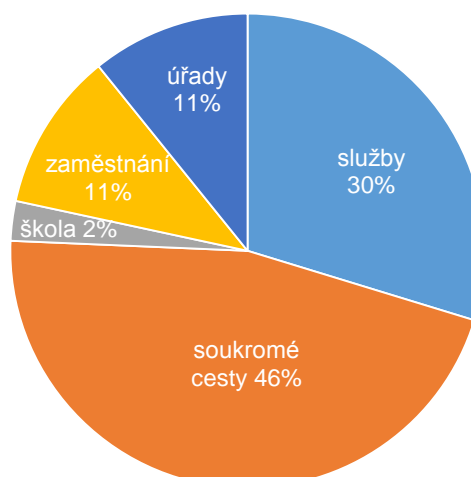
Graf 4 – Častost využívání zprovozněné části dálnice D3 obyvateli dotčených obcí



Pozn.: celkem 30 respondentů.

Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

Graf 5 – Účely využívání zprovozněné části dálnice D3 obyvateli dotčených obcí



Pozn.: celkem 30 respondentů.

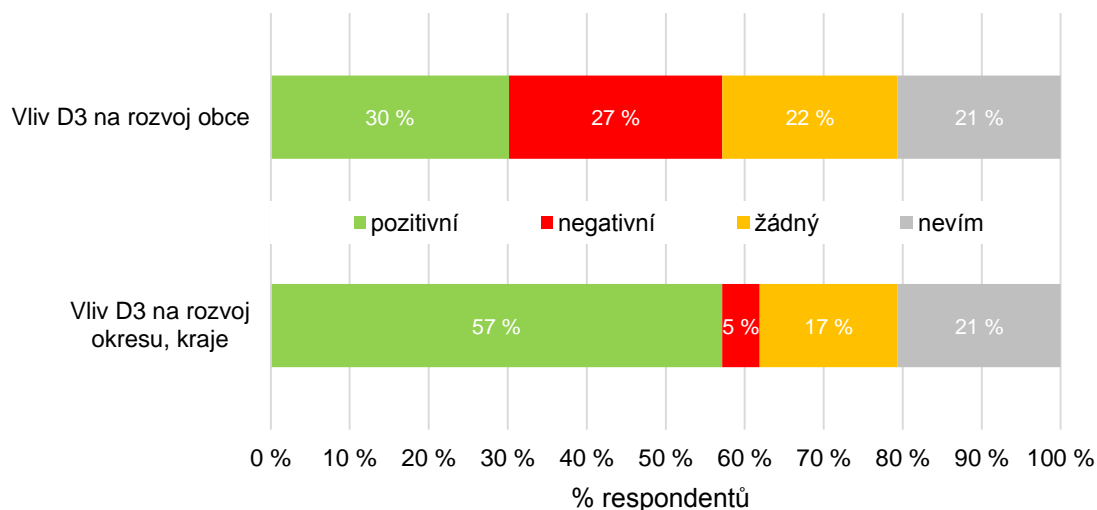
Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

5.3.3 Význam dálnice D3 pro obec, region, Česko

Třetí oddíl dotazníku se soustředí na význam studované komunikace pro obec a administrativní jednotky vyšší řádovostní úrovně.

Znázornění odpovědí respondentů na otázky vlivu dálnice D3 na rozvoj obce (otázka 3.1), okresu a kraje (otázka 3.2) poskytuje dále uvedený graf 6. Závislost na stupni výstavby dálnice D3 se zde neprojevuje zásadním způsobem, proto jsou znázorněny odpovědi všech respondentů dohromady. Obecně je vliv na rozvoj obce vnímán téměř shodným počtem respondentů pozitivně i negativně (cca 30 %), 22 % dotázaných očekává, že dálnice nebude mít význam žádný. Předpoklad potenciálního rozvoje dotčených obcí tak není respondenty příliš očekáván. Vliv dálnice na rozvoj vyšších administrativních celků – okresu a kraje – je respondenty dotčených obcí vnímán značně, přičemž 57 % dotázaných si myslí, že přítomnost dálnice D3 bude mít (nebo již má) pozitivní vliv na rozvoj okresu a kraje, přičemž pouze 5 % očekává vliv negativní a 17 % žádný.

Zjištěné závěry lze interpretovat dvojím způsobem. Obyvatelstvo si buďto správně uvědomuje, že dálnice má zásadní význam zejména pro vyšší řád (okres, kraj), nebo si neumí představit, jakým způsobem by obec (lokální úroveň) mohla z přítomnosti vysokokapacitní komunikace profitovat.

Graf 6 – Vliv dálnice D3 na rozvoj obce, okresu, kraje

Pozn.: celkem 63 respondentů.

Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

V odpovědích na otázku 3.1 lze pozorovat závislost vzhledem k populační velikosti jejich bydliště. Pozitivní vliv na rozvoj obce je poměrně nejvíce zastoupen u respondentů z obcí Miličín a Netvořice, tedy u populačně největších obcí výzkumu (více než 50 % respondentů). Naopak negativní rozvoj obce očekávají hlavně ve Václavicích a Zvěroticích (více než 80 % respondentů), které jsou populačně rovněž na podobné úrovni (400–550 obyvatel). Vliv dálnice na rozvoj okresu a kraje (otázka 3.2) je obecně vnímán spíše pozitivně napříč celým spektrem obcí, ve kterých výzkum probíhal.

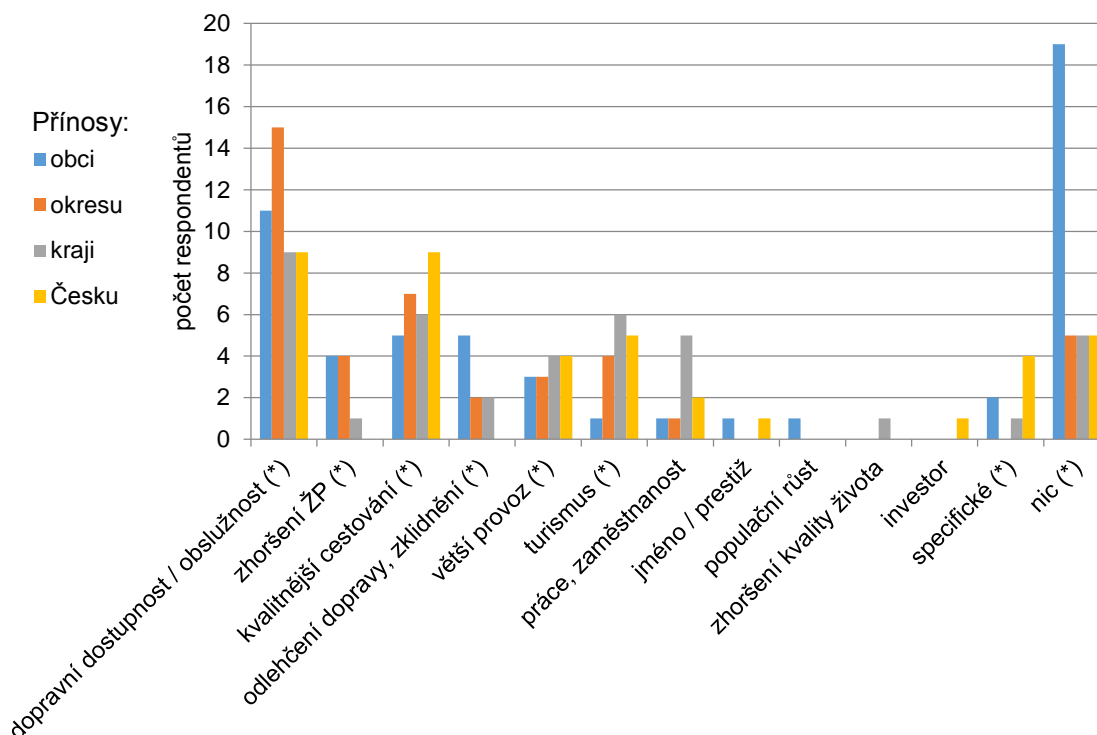
V části dotazníku, zkoumající vnímání významu dálnice D3 pro obec a administrativní jednotky vyššího řádu, byla respondentům položena otevřená otázka (3.3) sledující očekávání od potenciálního zlepšení mezinárodního spojení. Dotázaní mohli uvést, co dle jejich názoru přinese zlepšené spojení s Rakouskem jejich obci, danému okresu, kraji a Česku. Odpovědi na tuto otázku znázorňuje graf 7, přičemž některé z nich byly seskupeny (viz pozn. pod grafem).

Nejvíce respondentů uvedlo, že obci zlepšené spojení s Rakouskem nic nepřinese. Často očekávaným dopadem na lokální úrovni je zlepšení dopravní dostupnosti / obslužnosti a dále kvalitnější cestování a odlehčení dopravy, resp. zklidnění provozu.

Na okresní úrovni je nejvíce očekávána zlepšená dopravní dostupnost / obslužnost. Druhým nejčastěji uváděným přínosem je kvalitnější cestování. Značné množství respondentů vyjádřilo dále skepsi vůči ovlivnění na okresní úrovni (žádný přínos). Na tomto stupni se také začíná častěji projevovat očekávaný vliv dálnice na rozvoj turismu.

Kraj by dle největšího počtu respondentů měla ovlivnit rovněž větší dopravní dostupnost / obslužnost. Dále by zlepšené spojení s Rakouskem mělo na krajské úrovni přinést rozvoj turismu a kvalitnější cestování, přičemž očekávaný je také vliv na zaměstnanost a pracovní příležitosti.

Pro Česko má dle respondentů zlepšené silniční spojení s Rakouskem největší význam opět v růstu dopravní dostupnosti / obslužnosti, a také v kvalitě cestování. Dále je čteně očekáván rozvoj turismu a žádný přínos. Třetím nejčastěji uváděným dopadem na republikové úrovni je zvýšení provozu.

Graf 7 – Přínosy zlepšeného spojení s Rakouskem pro obec, okres, kraj a Česko

Pozn.: celkem 63 respondentů.

*dopravní dostupnost / obslužnost = dostupnost služeb, středisek, okresního a krajského města, spojení s Prahou

*zhoršení ŽP = hluk, znečištění, smog, zničení rekreační oblasti

*kvalitnější cestování = cestování, pohodlnější cestování

*odlehčení dopravy, zklidnění = odlehčení dopravy a silnice I/3, úbytek hluku a tranzitní dopravy

*větší provoz = větší provoz, zatížení místních komunikací, nehodovost, tranzitní doprava

*turismus = turismus, příliv rakouských turistů

*specifické dopady = plynofikace obce, mezikrajská spolupráce, mezinárodní spolupráce, otevření se Rakousku, mýtné, náklady na údržbu

*nic = nic, nic dobrého, neprospěje, drahá a špatná dopravní stavba

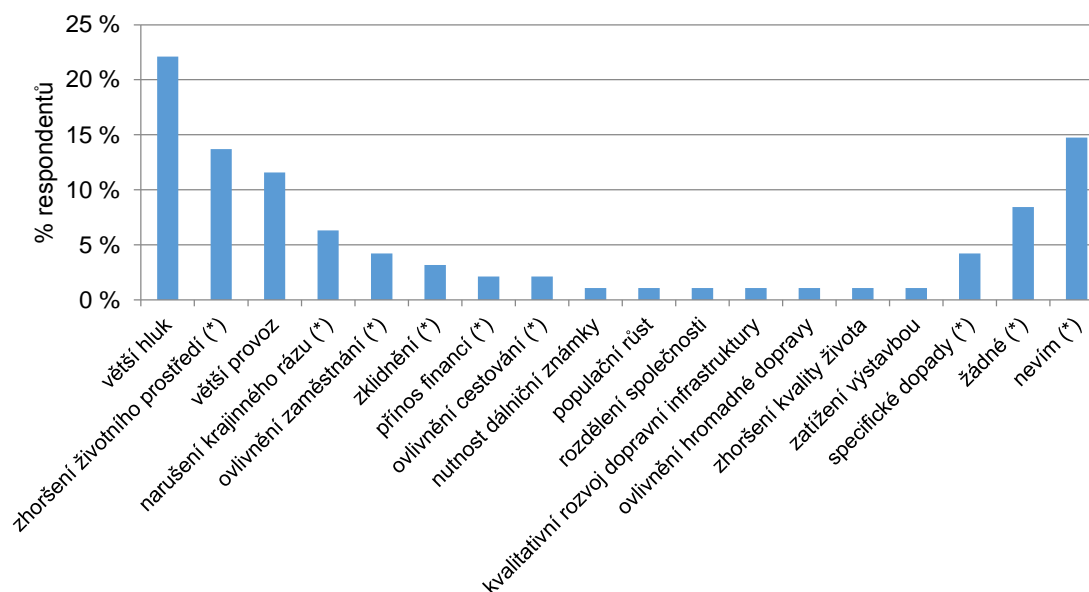
Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

5.3.4 Dopady dálnice D3

Na úvod čtvrté části dotazníku, zabývající se dopady dálnice, byla respondentům položena otevřená otázka 4.1, týkající se očekávaných či pozorovaných dopadů dálnice D3 v obci. Odpovědi znázorňuje dále uvedený graf 8, přičemž některé z nich byly pro větší přehlednost seskupeny (viz pozn. pod grafem).

Nejvíce respondentů (22 %) očekává či pozoruje v souvislosti s dálnicí nárůst hlukové zátěže. Zároveň se však v několika dotaznících objevilo naopak očekávání celkového zklidnění (3 %). Pro velmi vysokou četnost byl „větší hluk“ vyjmut ze skupiny zhoršení životního prostředí, které bylo druhým nejčastěji uváděným ovlivněním (14 %). Téměř 12 % respondentů pak v souvislosti s dálnicí D3 pozoruje nebo očekává větší provoz v obci, 6 % vnímá narušení krajinného rázu a 4 % vliv na zaměstnání.

Ostatní dopady byly uváděny ojediněle, 8 % z dotázaných uvedlo, že žádné ovlivnění nepředpokládá či nevnímá a 15 % neví. Zajímavá byla poznámka respondenta, který uvedl, že nevěří v realizaci D3 a proto žádné dopady neočekává. Je zřejmé, že znatelně častěji je očekáváno či vnímáno negativní ovlivnění obce přítomností dálnice D3.

Graf 8 – Dopady dálnice D3 na dotčené obce

Pozn.: celkem 63 respondentů.

*zhoršení životního prostředí = zhoršení ŽP, zničení přírody, smog, znečištění

*narušení krajinného rázu = zhoršení průchodnosti pro zvěř, změny krajiny, fragmentace krajiny

*ovlivnění zaměstnání = pracovní příležitosti, rychlejší doprava do zaměstnání apod.

*zklidnění = větší klid, zklidnění dopravy, snížení dopravního ruchu

*přínos financí = přínos financí, růst tržeb místních podnikatelů

*ovlivnění cestování = vyšší rychlost aut, pohodlnější cestování

*specifické dopady = likvidace sportovního areálu, viz železniční koridor, vliv na zásobování vodou a odtokové poměry v území, plynofikace obce

*žádné = žádné, nic, D3 se nebude realizovat

*nevím = nevím, nevyplněno

Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

Otázka 4.2 detailně rozebírá, jak dle respondentů dálnice D3 ovlivňuje či ovlivní v obci následující vybrané charakteristiky: hluk, znečištění, vibrace, krajinu, dostupnost středisek, nezaměstnanost, vyjížděku za prací, počet obyvatelstva, cenu pozemků a nemovitostí, intenzitu dopravy v obci, obslužnost hromadnou dopravou, zisk z podnikání a příchod investorů. U každého pojmu respondent označil, zda jej dálnice v obci ovlivní (ovlivňuje) pozitivně, negativně či nijak. Pro velké množství dat byla tato otázka analyzována statistickou metodou shlukové analýzy¹⁸, která po zadání požadovaných parametrů zobrazila 4 skupiny respondentů se shodným hodnocením, respektive s totožným vnímáním dopadů dálnice D3. Výsledné shluky respondentů lze charakterizovat celkovým hodnocením dopadů studované komunikace: negativní, spíše negativní, spíše pozitivní a pozitivní.

Charakteristiku jednotlivých skupin a celkové hodnocení dopadů dálnice D3 obyvateli dotčených obcí uvádí tabulka 11 na následující straně. Dendrogram, graficky zobrazující jednotlivé shluky respondentů, je obsahem přílohy 9.

¹⁸ Shluková analýza – vícerozměrná statistická metoda, která se používá ke klasifikaci objektů. Slouží k třídění statistických jednotek do skupin (shluků) tak, aby si jednotky náležící do stejné skupiny byly podobnější než objekty ze skupin různých (Hendl 2009). Více viz metodická část práce, podkapitola 4.3 Zpracování a analýza dat.

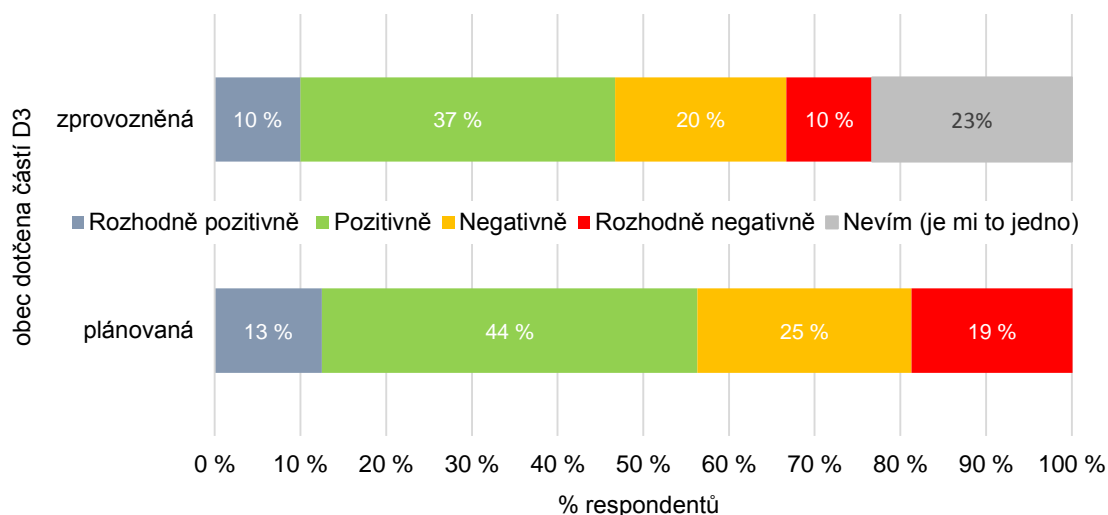
Tab. 11 – Charakteristika skupin respondentů se shodným vnímáním dopadů dálnice D3

Skupina (shluk)	Shodné hodnocení charakteristik		Majoritně zastoupené obce*	Celkové hodnocení dopadů
1	Negativní vliv D3	hluk, znečištění, vibrace, krajina, dostupnost středisek, počet obyvatel, intenzita dopravy v obci, obslužnost hromadnou dopravou	Maršovice Václavice	negativní
	Žádný vliv D3	nezaměstnanost, vyjížďka za prací, cena pozemků a nemovitostí, příchod investorů		
	Pozitivní vliv D3	-		
2	Negativní vliv D3	hluk, znečištění, krajina	Maršovice Heřmaničky Košice Zvěrotice	spíše negativní
	Žádný vliv D3	vibrace, nezaměstnanost, vyjížďka za prací, počet obyvatel, intenzita dopravy v obci, obslužnost hromadnou dopravou, zisk z podnikání, příchod investorů		
	Pozitivní vliv D3	dostupnost středisek, cena pozemků a nemovitostí		
3	Negativní vliv D3	hluk, znečištění, krajina	Netvořice Neplachov Miličín	spíše pozitivní
	Žádný vliv D3	vibrace, intenzita dopravy v obci, obslužnost hromadnou dopravou		
	Pozitivní vliv D3	dostupnost středisek, nezaměstnanost, vyjížďka za prací, počet obyvatel, cena pozemků a nemovitostí, zisk z podnikání, příchod investorů		
4	Negativní vliv D3	obslužnost hromadnou dopravou	Miličín Sudoměřice u Tábora	pozitivní
	Žádný vliv D3	počet obyvatel, zisk z podnikání		
	Pozitivní vliv D3	hluk, znečištění, vibrace, krajina, dostupnost středisek, nezaměstnanost, vyjížďka za prací, cena pozemků a nemovitostí, intenzita dopravy v obci, příchod investorů		

Pozn.: *do tabulky byly zařazeny pouze obce, ve kterých bylo dotazníkovým šetřením osloveno alespoň 1 % trvale žijících obyvatel.

Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

Otázky 4.3 a 4.4 se snažily testovat vnímání skutečnosti bydlení u (plánované) dálnice D3, resp. zda by obyvatelé byli ochotni se kvůli přítomnosti dálnice vystěhovat. Získaná data (viz graf 9) prokázala převažující pozitivní postoj vůči přítomnosti dálnice D3 v obcích. Přesto však lze poukázat na skutečnost, že v obcích u plánované trasy se častěji vyskytuje negativní hodnocení, 44 % obyvatel zde není spokojeno s budoucí přítomností dálnice. Tento názor byl dominantní zejména ve středočeských obcích Václavice (Dolní Posázaví) a Maršovice (obec mezi městy Benešov a Sedlčany). V obcích, které jsou dotčeny zprovozněným úsekem dálnice D3, vnímá existenci dopravní tepny negativně 30 % respondentů, přičemž 23 % nemá názor.

Graf 9 – Vnímání bydlení u dálnice D3

Pozn.: celkem 63 respondentů.

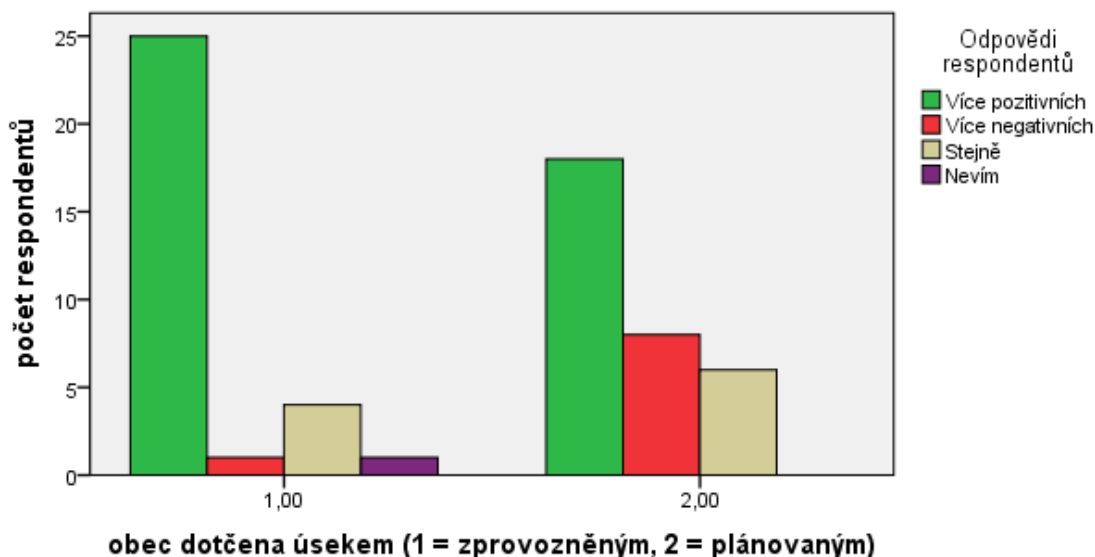
Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

Zatímco v případě vnímání bydlení u dálnice lze nalézt jistou diferenci, vliv její existence na vystěhování z obcí je marginální (otázka 4.4). V žádné z obcí, ve kterých dotazníkové šetření proběhlo, nepřevažoval názor, že by respondenti byli ochotni se kvůli (potenciální) přítomnosti D3 vystěhovat. Naprostá většina dotázaných (69,8 %) uvedlo, že dálnice by nezapříčinila jejich emigraci z obce, přičemž dalších 20,6 % označilo možnost „spíše ne“. Pouze 9,5 % respondentů pak na otázku odpovědělo „spíše ano“.

Dle většiny respondentů nemá (potenciální) přítomnost dálnice vliv na prestiž obce (otázka 4.5). Téměř 59 % oslovených obyvatel dotčených obcí uvedlo, že D3 nezvýší ani nesníží povědomí o obci, 19 % si myslí, že prestiž obce se vlivem dálnice zvýší a pouze 3,2 %, že se sníží. Celkem 19 % dotázaných pak na otázku nebylo schopno odpovědět. Z kontingenční tabulky¹⁹ získaných dat je zřejmé, že neexistuje závislost mezi vnímání zvýšené prestiže vlivem dálnice a geografickými aspekty jakými jsou poloha obce (zprovozněný, nezprovozněný úsek) či populační velikost. Jedinou obcí, ve které převažoval názor, že přítomnost dálnice zvýší její prestiž, jsou Netvořice (42,9 %). V naprosté většině však převažoval názor, že se nezmění.

Poslední otázka 4. oddílu dotazníku testuje, zda bude mít dálnice D3 po svém dokončení pro českou společnost jako celek více negativních či více pozitivních dopadů (otázka 4.6). Dle kontingenční tabulky dat, jejíž grafický výstup poskytuje dále uvedený histogram (graf 10), je zřejmé, že mezi respondenty z obcí u plánované trasy D3 a z obcí dotčených zprovozněnou částí D3 je zřetelná diference v četnosti očekávání více negativních dopadů. Přesto, že u respondentů z obou skupin obcí převažuje předpoklad více pozitivních dopadů dálnice (56,2 % ku 80,6 %), v obcích, které v současnosti nejsou v dosahu zprovozněného úseku, se častěji vyskytuje názor, že D3 bude mít více dopadů negativních (25 % ku 3,2 %). Majoritní zastoupení očekávání více negativních dopadů lze pozorovat ve středočeských obcích Maršovice a Václavice, zatímco více pozitivních hlavně v Miličíně, Heřmaničkách a Košicích.

¹⁹ Kontingenční tabulka – dvourozměrná tabulka četností, z jejichž hodnot lze usoudit závislost či nezávislost mezi dvěma kategoriálními proměnnými (Hendl 2009). Více viz metodická část práce, podkapitola 4.3 Zpracování a analýza dat.

Graf 10 – Dopady dálnice D3 na českou společnost (po dokončení výstavby)

Pozn.: celkem 63 respondentů.

Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

5.3.5 Individuální sdělení respondentů

Samostatnou částí dotazníku byl prostor pro vlastní poznámky, připomínky a doplnění respondentů k tématu dálnice D3, jejím dopadům a trasování v blízkosti obce. Možnost individuálního sdělení, které zobrazuje níže uvedená tab. 12, využilo celkem 12 respondentů (cca 19 %).

Tab. 12 – Doplnění respondentů dotazníkového šetření k tématu dálnice D3

Obec	Poznámky, doplnění respondentů k dálnici D3
Respondenti z obcí dotčených zprovozněným úsekem dálnice D3	
Miličín	absence policejních kontrol v obci na hlídání rychlosti projíždějících aut
Miličín	rychlost výstavby
Miličín	vadí mi zábor úrodné půdy
Miličín	nutnost dálniční známky na zprovozněném úseku
Mezno	nedostatečná ochrana (více rychlých aut = více mrtvých zvířat)
Košice	petice proti hluku
Respondenti z obcí dotčených plánovanou trasou dálnice D3	
Maršovice	obava z častých zácp aut na E55
Maršovice	zničení nedotčené krajiny
Maršovice	většina občanů dálnici D3 nechtěla a nechce (konečná rozhodnutí se dělají bez ohledu na názory těchto občanů)
Netvořice	podpora varianty Promika 2008
Václavice	každá nová varianta trasování je horší než předchozí (každá další zpracovaná varianta (a že jich od 90. let bylo), je jen horší, dražší a nesmyslněji umístěná)
Václavice	Václavická spojka - zatížení přilehlých obcí (měla by se zodpovědně posoudit variantní řešení trasy D3 a tzv. Václavické spojky, s ohledem na snížení zatížení přilehlých obcí především Václavic, Zbožnic, Chrášťan)

Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

Někteří z respondentů v prostoru pro vlastní připomínky, poznámky a doplnění k dotazníku upozorňovali na krizová témata, která hodnotili rovněž zastupitelé a představitelé podnikatelské činnosti v dotčených obcích. Jedná se například o zábor zemědělské půdy, vliv na životní prostředí (hluk), devastaci krajiny nebo trasování komunikace (Promika, Václavická spojka).

5.4 Percepce dálnice D3: shrnutí

Následující tabulka (tab. 13) poskytuje porovnání percepce vybraných témat (1–11, vysvětlivky viz pozn. pod tabulkou) dotázanými představiteli místní samosprávy, zástupci podnikatelské činnosti a obyvatelstvem dotčených obcí.

Percepce jednotlivými skupinami představitelů obcí se zakládá na subjektivním hodnocení a vychází ze získaných dat, provedených rozhovorů a zkušeností z autorského terénního šetření. K hodnocení vnímání jednotlivých témat byla využita čtyřstupňová škála, která je v tabulce pro větší přehlednost reprezentována barvami. Pozitivní názory jsou znázorněny zeleně, neutrální šedě, spíše negativní oranžově a negativní červeně. Zástupci podnikatelské činnosti a obyvatelé obcí dotčených plánovanou trasou dálnice D3 nebyli na některé z vybraných témat dotazováni. Na tuto skutečnost je v tabulce reagováno proškrtnutím buňky.

Tab. 13 – Percepce vybraných témat představiteli obcí

Úsek D3	Obec**	Počet obyv.	Respondent	Percepce (pozitivní, neutrální, spíše negativní, negativní)										
				1*	2*	3*	4*	5*	6*	7*	8*	9*	10*	11*
plánovaný	Netvořice	1 118	zastupitel											
			firma											
			obyvatelstvo											
	Václavice	544	starosta											
			obyvatelstvo											
	Maršovice	759	starosta											
			obyvatelstvo											
	Heřmaničky	714	starostka											
			firma											
			obyvatelstvo											
zprovozněný	Miličín	840	starosta											
			podnikatel											
			obyvatelstvo											
	Chotoviny	1 742	starosta											
			obyvatelstvo											
	Košice	757	starosta											
			firma											
			obyvatelstvo											
	Zvěrotice	401	starosta											
			obyvatelstvo											
	Řípec	331	starosta											
	Dráčov	242	firma											
	Neplachov	376	starosta											
			podnikatel											
			obyvatelstvo											

Pozn.: *1 Výstavba dálnic v Česku (kvalita, efektivita, cena)

*2 Trasa dálnice D3

*3 Význam dálnice pro rozvoj obce, regionu (ekonomický, hospodářský, sociální)

*4 Nadregionální význam dálnice (zlepšené spojení s Rakouskem)

*5 Dopady dálnice na obec (firmu, podnikatele)

*6 Vliv dálnice na vyjížděku z obce (změna, dostupnost středisek apod.)

*7 Vliv dálnice na investice, zisk apod.

*8 Vliv dálnice na demografické změny (populační růst)

*9 Vliv dálnice na cenu půdy a nemovitostí

*10 Vliv dálnice na nezaměstnanost

*11 Vliv na prestiž obce

**Obyvatelstvo zařazeno pouze u obcí, ve kterých bylo dotázáno min. 1 % trvale žijících obyvatel.

Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

Percepce jednotlivých skupin představitelů obcí se v mnohých tématech značně liší. V Netvořicích například z pohledu místního zastupitele převažuje negativní postoj v případě většiny témat souvisejících s plánovanou komunikací. Místní obyvatelstvo ji však vnímá převážně pozitivně, podobně jako představitel podnikatelské činnosti. Naopak jednotný postoj panuje ve Václavicích, kde starosta i obyvatelé obce vidí přítomnost dálnice negativně.

V Maršovicích lze označit výslednou percepci za spíše negativní. Místní starosta však pozitivně vnímá potenciální demografické změny a vliv na cenu nemovitostí a půdy, u čehož v případě většiny respondentů z řad místních obyvatel převažuje neutrální názor.

V Heřmaničkách panuje převážně pozitivní postoj vůči dálnici D3, a to zejména z pohledu místních podnikatelů a obyvatelstva, kteří oceňují význam komunikace pro rozvoj, její nadregionální dopad a převážně souhlasí i s plánovanou trasou v blízkosti obce. Místní starostka zaujímá celkově spíše neutrální postoj.

Také v Miličíně převažuje pozitivní postoj vůči komunikaci, a to zejména u místních obyvatel, kteří oceňují mimo jiné potenciální pozitivní vliv D3 na zaměstnanost. Místní starosta vnímá pozitivně trasu komunikace, která odvede tranzitní dopravu mimo zastavěné území, v ostatních otázkách se vyjadřuje víceméně neutrálně, v celkovém pohledu však zmíněné pozitivum převažuje. Místní zástupce podnikatelské činnosti (Hotel Česká Sibiř + Můj obchod) zřejmě v důsledku snížení provozu přijde o značnou část svých zákazníků, což ovlivňuje jeho celkovou percepci dálnice D3, vůči které se však v obecném pohledu nevyjadřuje negativně. Potenciální příležitostí pro místní ubytovací a stravovací středisko může být například nová klientela, vyžadující klidné a příznivé životní prostředí a atraktivní krajinu.

Percepce starosty Chotovin lze označit za zcela pozitivní, přičemž nebyl zaznamenán negativní pohled v žádné z dotazovaných oblastí.

V Košicích převažuje spíše pozitivní postoj vůči studované komunikaci z pohledu podnikatelské činnosti. Pohled místních obyvatel a starosty je spíše neutrální až negativní, a to zejména z důvodu zvýšené hluchnosti a omezení výstavby vlivem přítomnosti dálnice D3. Pozitivně je zde hodnocen vliv na investice z pohledu starosty a místní firmy.

Zvěrotice trpí po zprovoznění části D3 v blízkosti obce enormním nárůstem hluku, což se projevuje na celkové percepci místních obyvatel a starosty. Popírán je tak například význam komunikace pro rozvoj obce a regionu a dopady dálnice na obec. Negativní postoj zde panuje zejména ze strany obyvatelstva, které dále popírá pozitivní vliv na cenu půdy a nemovitostí a očekává regresivní populační vývoj. Starosta nedalekého Řípce se vůči dálnici D3 vyjadřuje naopak převážně pozitivně až neutrálně.

Zástupce podnikatelské činnosti v blízkém Dráchově, který se nachází přímo u sjezdu ze zprovozněné části D3 ve Veselí nad Lužnicí, ovlivnění dálnicí příliš neočekává. Zcela pozitivně je však hodnocena lokalizace provozovny, přičemž se zde projevuje generativní efekt, ačkoliv přímé dopady na podnikatelskou činnost jsou zde popírány.

V Neplachově, nejnižněji položené obci výzkumu, převažuje pozitivní postoj vůči studované komunikaci, a to zejména z pohledu místních obyvatel.

Jednotně napříč celým spektrem obcí a skupin jejich představitelů se vyjadřovali respondenti v otázce výstavby dálnic v Česku. Zcela dominantní je zde postoj charakterizující vnímání nedostatečné kvality vystavěných komunikací a jejich vysokých pořizovacích nákladů.

Kapitola 6

Závěr

Předložená diplomová práce analyzuje percepci dopadů dálnice D3 představiteli dotčených obcí na třech úrovních: představitelé místní samosprávy, zástupci podnikatelské činnosti a obyvatelstvo. Výzkumnou oblastí byly vybrané venkovské obce v celé trase komunikace, v její zprovozněné i plánované části, s výjimkou metropolitních oblastí v zázemí hlavního města Prahy a krajského jihočeského města Českých Budějovic. Během výzkumu proběhlo 8 řízených rozhovorů + 2 elektronické korespondence s představiteli místní samosprávy (starostové, zastupitelé), 7 řízených rozhovorů se zástupci podnikatelské činnosti (představitelé firem, soukromí podnikatelé) a bylo úspěšně dotázáno 63 respondentů z řad obyvatelstva jednotlivých obcí. Pro získání potřebných dat byly využity 3 výzkumné nástroje – polostrukturované dotazování, dotazníkové šetření a dotazování elektronickou poštou. Autorské terénní šetření zajistilo data celkem z 15 obcí Středočeského a Jihočeského kraje. K následné analýze získaných kvalitativních a kvantitativních dat posloužily metody hloubkového rozboru záznamů rozhovorů a statistické postupy při vyhodnocování dotazníku.

Jedním z výzkumných nástrojů pro sběr dat byl polostrukturovaný rozhovor. Tato forma dotazování poskytuje variabilitu v pokládání otázek a umožňuje v řízení interview postupovat dle připravené osnovy. Otázky pokládané respondentům z řad představitelů místní samosprávy a zástupců podnikatelské činnosti vyplynuly především z podrobného prostudování odborné literatury a její diskuse, studující dopady dálnic. Po uskutečnění rozhovorů byla provedena jejich doslovná transkripce a uskutečněn hloubkový rozbor získaných informací.

Zjištění percepce obyvatelstva dotčených obcí zajistilo dotazníkové šetření. Jeho cílem bylo získání detailních informací o postoji obyvatelstva dotčených obcí vůči dálnici D3 a jejím dopadům. Cílovou skupinu šetření určil stratifikovaný náhodný výběr, přičemž byli osobně osloveni obyvatelé obcí v produktivním věku. Dotazník je jedním z nejběžnějších nástrojů sběru dat pro různé typy průzkumů. Byl koncipován se snahou zaujmout respondenty zařazením úvodních obecných otázek, které nesouvisí přímo se studovanou problematikou, nicméně jsou aktuální a diskutované v médiích. Postupně dotazník testoval vnímání konkrétních dopadů D3 formou převážně uzavřených otázek, přičemž otevřené otázky byly pokládány jako doplňkové či jako uvádějící pro zjištění vlastních názorů dotázaných. Data, získaná dotazníkovým šetřením, prošla statistickou analýzou. Jejich interpretaci napomohly výstupy a grafická znázornění použitých metod (kontingenční tabulka, shluková analýza).

Stanovené hypotézy, které byly výzkumnou činností ověřovány, vyplývají z podrobného studia relevantní odborné anglicky a česky psané literatury, soustředící se na danou problematiku. Jejich přesné znění je obsahem teoreticko-metodologické části práce, podkapitoly 2.5 (Percepce dálnice D3 – výzkumné hypotézy).

První hypotéza, předpokládající negativní vnímání přítomnosti dálnice představiteli místní samosprávy v obcích dotčených plánovanou trasou dálnice, a to zejména z důvodu NIMBY efektu a zhoršení životního prostředí, je možné na základě provedeného výzkumu potvrdit.

Během výzkumu byly uskutečněny rozhovory se čtyřmi představiteli obcí u plánované trasy studované komunikace (Netvořice, Václavice, Maršovice, Heřmaničky)²⁰. Jedná se tak výhradně o obce ve Středočeském kraji, v němž je trasa D3 velmi diskutovaným tématem. Potvrdilo se, že zejména představitelé obcí oblasti Posázaví a její blízkosti (Václavice, Netvořice, Maršovice), tedy v lokalitách, kde nejsou zvyklí na vysoký provoz (jako např. v Miličíně), je plánovaná komunikace a zejména její trasa vnímána negativně. Nejčastěji uváděné důvody negativní percepce dálnice D3 jsou v případě těchto zastupitelů zhoršení životního prostředí (hluk, smog, apod.), zvýšení dopravního provozu a fragmentace krajiny. Jedná se tedy zejména o přímé dopady komunikace. Efekt NIMBY lze v případě zastupitelů středočeských obcí rovněž potvrdit. Je možné jej doložit např. na výpovědích zastupitele Netvořic: „Vadí mi to, že jde Sázavsko-Vltavským soutokem,“ starosty Maršovic: „Možná by šlo rozšířit stávající trasu z Mirošovic na Budějovice, pro Maršovice by to bylo samozřejmě výhodnější,“ nebo přímým vyjádřením starostky Heřmaniček: „Nikdy se to nebude líbit dotčenému území.“ NIMBY efekt lze prokázat také preferencí jiné varianty trasování, kterou vedle starosty Maršovic upřednostňuje také netvořický zastupitel a starosta Václavic (varianta Promika).

Druhá hypotéza se soustředí na porovnání percepce dálnice samosprávnými představiteli ve městě (viz Vrtiška 2013) a ve venkovských obcích, přičemž uvádí, že zástupci měst vnímají přítomnost vysokokapacitní komunikace obecně pozitivněji (z důvodu očekávaných přínosů na sídla vyššího řádu) nežli starostové a zastupitelé nestřediskových obcí, kterým přítomnost dálnice spíše nevyhovuje. Shodně – pozitivně – však zastupitelé obou řádovostních úrovní sídel hodnotí zvýšenou atraktivitu jejich území pro investory, kteří by mohli vytvářet nová pracovní místa. První část tohoto výzkumného předpokladu (rozdílné vnímání) je na základě provedené analýzy možno potvrdit, druhou (atraktivitu pro investory) lze vyvrátit.

Z výzkumné části práce *Percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy: příklad města Tábor* je zřejmé, že politická reprezentace v Českých Budějovicích a v Táboře vnímá výstavbu dálnice D3 pozitivně, přičemž její přítomnost v oblasti jižních Čech by měla zásadním způsobem zvýšit kvalitu života v regionu (Vrtiška 2013). Na lokální úrovni je však přítomnost vysokokapacitní komunikace hodnocena často v kritickém pohledu (zejm. v Posázaví). Samosprávní představitelé venkovských obcí, dotčených (plánovanou) trasou studované komunikace, ovlivňují faktory, které je nutí k negativní percepci dálnice. Jedná se zejména o problémy, které výstavba D3 v obcích působí, a jež jsou pro ně nové – rozdělení obce, katastru

²⁰ Dvě další obce, ve kterých proběhl výzkum, jsou dotčeny plánovanou trasou dálnice jedním směrem (severně, resp. jižně od obce), jde o obce Miličín a Neplachov. Z důvodu jejich blízkosti k provozované části a předpokládanému vnímání jejich dopadů, byly v analýze hodnoceny jako obce dotčené zprovozněným úsekem D3.

a pozemků, fragmentace krajiny, hluková zátěž, zvýšený dopravní provoz, obavy z kriminality či specifické problémy, jakými jsou například problémy se zásobováním pitnou vodou nebo narušení povrchového odtoku z krajiny.

Již z hodnocení první hypotézy je patrné, že negativním způsobem je přítomnost silnice vnímána zejména v obcích dotčených plánovanou trasou komunikace, nicméně také v lokalitách u již zprovozněného úseku se vyskytují nesympatizující postoje. Za příklad lze uvést obce Zvěrotice či Košice, ve kterých dle slov místních starostů dálnice způsobuje značnou hlukovou zátěž a omezuje výstavbu. V celkovém pohledu hodnotí přítomnost dálnice na lokální úrovni pozitivně pouze zastupitelé těch obcí, které trpí nadměrným silničním provozem (Miličín, Neplachov) a dále obce, jež jsou v dostatečné vzdálenosti od tělesa stavby, která je tak přímo negativně neovlivňuje (Řípec) nebo se pozitivně projevuje na rozvoji obce (Chotoviny).

Předpoklad o tom, že samosprávní představitelé na lokální i (mezo)regionální úrovni pozitivně vnímají zvýšenou atraktivitu svého území pro investory, nebyl potvrzen. Obecně lze říci, že zastupitelé a starostové venkovských obcí nevidí jednotně růst atraktivity lokality vlivem (plánované) přítomnosti dálnice. V souvislosti s růstem pracovních příležitostí někteří respondenti očekávají ovlivnění zaměstnanosti, zároveň se však vyskytly názory znehodnocující pracovní příležitosti vytvořené v souvislosti s dálnicí D3. Netvořický zastupitel například uvádí, že technoparky a překladiště nejsou pracovní příležitosti, o které by člověk až tak stál, starosta nedalekých Václavic uvažuje podobně, když se táže: „Máme být tranzitní zemí, kde budeme s nadsázkou národem skladníků?“ Starosta jihočeských Chotovin, který se vyjadřuje vůči dálnici obecně v pozitivním slova smyslu, naproti tomu uvádí, že v budované průmyslové zóně „může najít sídlo nějaká firma z Rakouska.“

Třetí hypotézu, uvádějící, že samosprávní představitelé a obyvatelé dotčených obcí si z negativních dopadů dálnice uvědomují pouze často prezentované přímé dopady (zhoršení ŽP apod.), přičemž možné dopady nepřímé (odliv obyvatel apod.) si uvědomují zřídka, lze potvrdit. Ze záznamů provedených rozhovorů se starosty (případně zastupiteli) obcí a z odpovědí respondentů z řad obyvatel na otevřené otázky v dotazníkovém šetření je zřejmé, že jednoznačně nejčastěji skloňovaným (očekávaným) negativním dopadem studované komunikace je právě její vliv na životní prostředí, zejména hluková zátěž. Ostatní dopady jsou pozorovány a očekávány v nižší míře, přičemž nepřímé byly uváděny a komentovány minimálně.

Čtvrtá hypotéza představuje očekávání negativního vnímání trasy komunikace v blízkosti bydliště obyvatel z důvodu NIMBY efektu a je možno ji zamítnout. Součástí hypotézy je předpoklad argumentace proti výstavbě dálnice z důvodu zhoršení životního prostředí a zvýšení hlukosti za současného pozitivního vnímání zlepšené dopravní dostupnosti.

Většina respondentů z řad obyvatelstva dotčených obcí uvedla, že jsou spokojeni s trasou dálnice D3 v blízkosti jejich obce, přičemž poměrově větší zastoupení souhlasných názorů převažuje v obcích dotčených jejím zprovozněným úsekem. Bydlení u (plánované) vysokokapacitní komunikace je však respondenty vnímáno rovněž převážně pozitivně, přičemž dálnici nelze ani označit za rozhodující faktor, který by způsobil vystěhování obyvatel z obce. Předpoklad negativního vnímání dopadu komunikace na životní prostředí je z provedené analýzy zřejmý a lze jej potvrdit, podobně jako pozitivní vnímání zlepšené dopravní dostupnosti, kterou respondenti nejčastěji označovali za přínos nového dálničního spojení.

Obsahem páté hypotézy je předpoklad vnímání dálnice D3 jako důležitého lokalizačního faktoru pro firmy a podnikatele, působící v její blízkosti. Podnikatelské subjekty se v této souvislosti však obávají nárůstu konkurence. Hypotézu je možno částečně potvrdit.

Představitel firmy Equidomus, jejíž provozovna se nachází v Dráchově v těsné blízkosti sjezdu z D3 u Veselí nad Lužnicí, v této souvislosti uvádí: „Areál jsme kupovali hlavně kvůli tomu, že je kompletně na trase dálnice,“ a dodává, „i kdybychom tady výrobu kompletně zastavili a měli tady ten skladový areál, tak díky dálnici máme šanci ho využít.“ Je zřejmé, že se zde projevuje v literatuře diskutovaný generativní efekt. Ostatní respondenti popřeli souvislost mezi lokalizací firmy či podnikání u (plánované) dálnice, její blízkost však vnímají převážně pozitivně. Jedinou výjimkou je stravovací a ubytovací středisko v Miličíně (Hotel Česká Sibiř), jejíž poskytované služby jsou navázány na provoz po současné I/3 a zprovozněním dálnice dojde k jejich úpadku. Přesto je však možné první část hypotézy potvrdit.

Nárůstu konkurence se dotázané firmy většinou neobávají. Shodně se v tomto smyslu vyjádřili dotázaní představitelé firem Galmet (Netvořice), Karda (Heřmaničky), Brož-cz (Košice) či Equidomus (Dráchov). Zcela v opozici pak zůstal opět Hotel Česká Sibiř (Miličín), který pozoruje nárůst konkurence v podobě rychlých občerstvení, lokalizovaných v blízkosti dálnice, jak říká zástupce vedoucího: „Vznikla rychlá občerstvení nedaleko Mezna a to nám zcela určitě pár zákazníků sebralo.“ Druhou část páté hypotézy tak lze zamítnout.

Šestá hypotéza uvádí předpoklad rozdílné percepce dálnice D3 v závislosti na dotazovaných skupinách (místní samospráva, podnikatelská činnost, obyvatelstvo), geografické poloze, hierarchického řádu sídel a stupně výstavby komunikace (zprovozněná či plánovaná část), jímž jsou obce dotčeny. Tuto hypotézu je možno na základě informací, plynoucích z výzkumné části práce (kapitola 5) jednoznačně potvrdit.

Zástupci místní samosprávy vnímají komunikaci z pohledu jejího dopadu na řešené území, tudíž vnímají vlivy, jakými jsou ovlivnění objemu dopravy, fragmentace krajiny či specifické dopady – např. dopad na zásobování vodou nebo plynofikace obce.

Podnikatelské subjekty hodnotí přítomnost komunikace zejména vzhledem k dopadu na podnikatelskou činnost. Významně tak hodnotí zlepšenou dopravní dostupnost, potenciál změny rozsahu svého trhu nebo naopak vnímají úpadek svých služeb, pokud jsou závislé na provozu po současných komunikacích nižších tříd, které procházejí danými lokalitami.

Obyvatelstvo dotčených obcí vnímá dálnici subjektivně a rozlišně v závislosti na faktorech, jakými jsou například současná dostupnost lokalit nebo geografická poloha. Pozitivně hodnocenými ovlivněními dálnice D3 jsou z pohledu obyvatelstva například pracovní příležitosti a doprava do zaměstnání, lepší dopravní dostupnost a obslužnost nebo snížení provozu v dosud dopravně přetížených oblastech. Naopak za hlavní negativní dopad studované komunikace je označován hluk, resp. celkový dopad na životní prostředí. Ten často uváděli také představitelé místní samosprávy v obcích, jejich percepce se však od obyvatelstva liší v jiných tématech, např. v trase komunikace, vlivu dálnice na investice, na demografické změny nebo na cenu půdy a nemovitostí v obci.

Znázornění celkové difference percepce jednotlivých skupin představitelů obcí poskytuje tab. 13 ve výzkumné části práce, v podkapitole 5.4 (Percepce dálnice D3: shrnutí), ze které je rozdílné vnímání jednotlivých témat, souvisejících s dálnicí D3 a její výstavbou, patrné.

V některých obcích se projevuje odlišná percepce komunikace mezi představitelem místní samosprávy vůči obyvatelstvu i podnikatelskému subjektu. Za příklad lze uvést obec Netvořice, ve které je dálnice obecně pozitivně vnímána obyvatelstvem, spíše pozitivně zástupcem podnikatelské činnosti, avšak zcela negativně místním zastupitelem.

Závislost geografické polohy na percepci dálnice D3 je zřejmá zejména mezi obcemi dotčenými plánovanou a zprovozněnou částí komunikace. Jak již bylo popsáno při vyhodnocování první hypotézy, obecně pozitivněji vnímají přítomnost vysokokapacitní komunikace obce v blízkosti již provozovaného úseku D3. Naopak lokality ve Středočeském kraji, zejména v oblasti Posázaví, se staví velmi nesouhlasně vůči trase plánované komunikace a celkově vnímají přítomnost dálnice spíše negativně. Dalším determinujícím prvkem pro vnímání dálnice se zdá být přítomnost, resp. absence sjezdu u obce, kdy obce v dosahu přímého napojení na komunikaci vnímají její existenci pozitivněji. Výjimku lze nalézt u obyvatel jihočeských Zvěrotic, kterým ani blízkost MÚK v Soběslavi nevynahrazuje zhoršení hlukové zátěže v obci.

Velikost jednotlivých sídel, respektive jejich hierarchie, se zdá být rovněž podstatným faktorem, rozhodujícím o výsledné percepci dálnice D3 a jejích dopadů. V největších jihočeských městech je realizace D3 vnímána obecně pozitivně (Vrtiška 2013). Mezi jednotlivými venkovskými obcemi však můžeme nalézt rozdíly v percepci u rozdílně velkých sídel. Za příklad lze uvést vnímání vlivu dálnice D3 na rozvoj obce, okresu a kraje obyvatelstvem. Zatímco v nejlidnatějších obcích výzkumu (Miličín, Netvořice) očekává obyvatelstvo pozitivní dopad dálnice na rozvoj obce, v malých nestřediskových obcích (Zvěrotice, Václavice) je tento potenciální vliv popírán a spíše se projevuje obava z regresivního vývoje obce. Tento vztah má samozřejmě souvislost také s celkovou percepcí studované komunikace obyvateli jednotlivých obcí.

Tato diplomová práce navazuje na výzkum započatý v práci bakalářské, která studovala percepci představitelů místní samosprávy v největších městech Jihočeského kraje. Je nutné zdůraznit, že s jiným či rozsáhlejším vzorkem respondentů by dosažené výsledky mohly vypadat odlišně, nicméně získané závěry odpovídají předpokladům publikované odborné zahraniční literatury a lze je považovat za reprezentativní. Zjištění jednotlivých částí analýzy zároveň poskytují hlubší vhled do studované problematiky. Praktické využití této studie lze nalézt například v identifikovaných faktorech, které ovlivňují postoj vůči plánu výstavby dálnice v určitých lokalitách, což může poskytnout prostor pro jednání v těchto oblastech.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A DATOVÝCH ZDROJŮ

- ADAMEC, V., a kol. 2007. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vydání. Praha : Grada, 2007. 176 s. ISBN 80-247-2156-2.
- BAJER, P. 2012. *Posouzení výstavby dálnice D-3 z hlediska bezpečnosti provozu*. Praha, 2012. 75 s. Diplomová práce (Mgr.). České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní.
- BANISTER, D., BERECHMAN, J. 2001. *Transport Investment and the Promotion of Economic Growth*. Journal of Transport Geography, 9, č. 3. Dublin (IR): Elsevier, 2001. pp. 209–218.
- BARTOŠOVÁ, Z. 2008. *Modelování prostorových interakcí na příkladu dálnice D3*. Praha, 2008. 75 s. Diplomová práce (Mgr.). Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.
- BLAŽEK, J. 2001. *Velké firmy a subjekty progresivního terciéru jako aktéři regionálního rozvoje v České republice*. In HAMPL, M. (ed.). *Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, 2001, s. 227–249. ISBN 80-902686-6-8.
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. 2011. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. 2. vydání. Praha : Karolinum, 2011. 344 s. Univerzita Karlova v Praze. ISBN 978-80-246-1974-3.
- BRAY, J. 1992. *The Rush for Roads: A Road Programme for Economic Recovery?* London (GB) : Transport 2000, 1992. 17 pp. ISBN 0-907347-18-5.
- BRINKE, J. 1999. *Úvod do geografie dopravy*. Praha : Karolinum, 1999. 112 s. Univerzita Karlova v Praze. ISBN 8071849235.
- ČESKO. 2001. Zákon č. 100 ze dne 20. února 2001 o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001. Dostupné také z WWW: <[http://www.mzp.cz/www/platnalegislativa.nsf/d79c09c54250df0dc1256e8900296e32/8A12B8F25817A234C125729D0039D956/\\$file/Z%20100_2001.pdf](http://www.mzp.cz/www/platnalegislativa.nsf/d79c09c54250df0dc1256e8900296e32/8A12B8F25817A234C125729D0039D956/$file/Z%20100_2001.pdf)>.
- ČIHÁK, M., HAK, F., HLADKÁ, J., HORNÍČEK, K., KUBEŠOVÁ, S., MÁTL, R., MICHKOVÁ, V., ŠRAJEROVÁ, J., VOREL, V. 2013. *Páteří sít' dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy*. Praha : Agentura Lucie spol. s r.o., 2013, 164 s. ISBN 978-80-871138-52-6.
- DUBOVSKÁ, J. 2014. *Dálnice D3 a její potenciální vliv na regionální rozvoj: Dopravně-geografická analýza*. České Budějovice, 2014. 101 s. Diplomová práce (Mgr.). Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie.

- DUCHOŇ, R. 2013. Stavba dálnice D3 přes střední Čechy se odkládá, soud zrušil její trasu. *iDnes.cz / Praha a střední Čechy* [online]. Srpen 2013 [cit. 2015-02-01]. Dostupné z WWW: <http://praha.idnes.cz/soud-zrusil-navrhovanou-trasu-dalnice-d3-ff9-/praha-zpravy.aspx?c=A130808_181214_praha-zpravy_jan>.
- GIELISSE, I., E. 1998. *Transport Infrastructure and Regional Development: Case study on the Prague Region*. First draft version. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2001. 71 s.
- HAYESOVÁ, N. 2003. *Základy sociální psychologie*. 3. vydání. Praha : Portál, 2003. 166 s. ISBN: 80-7178-763-9.
- HENDL, J. 2005. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Vyd. 1. Praha : Portál, 2005. 408 s. ISBN 80-7367-040-2.
- HENDL, J. 2009. *Přehled statistických metod zpracování dat*. 3. vydání. Praha : Portál, 2009. 696 s. ISBN 978-80-7367-482-3.
- HEY, Ch. 1996. *The Incorporation of the Environmental Dimension into the Transport Policies in the EU*. Freiburg (DE): EURES, 1996. 40 pp. Short Version of the EU-study. ISSN 0938-1805.
- KOMÍNEK, T. 2009. *Orientované vyhodnocení rozvojových vlivů dálnic: aplikace na příkladě českých dálnic D1 a D2*. Brno, 2009. 106 s. Diplomová práce (Mgr.). Masarykova univerzita v Brně, Ekonomicko-správní fakulta, Studijní obor: Regionální rozvoj a správa.
- KÖRNER, M. 2001. *Vývoj zatížení silniční sítě v období 1990–2000*. Silniční obzor 62, č. 3, 2001. s. 170–174.
- KURFÜRST, P. 2000. *Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji*. Český a Slovenský dopravní klub. Brno, 2000. 31 s.
- KVĚTOŇ, V., MARADA, M., MATTERN, T., ŠTYCH, P. 2013. *TRACC Regional Case Study Book: Czechia case study*. ESPON. Luxembourg (LX) : ESPON & Charles University in Prague, Faculty of Science, 2014. 59 pp. Final report, Vol. 3, Part D. ISBN 978-2-919777-30-3.
- LEHOVEC, F. 2003. *Komplexní hodnocení užitku výstavby dopravní infrastruktury*. Praha, 2003. 178 s. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební. ISBN 80-01-02889-5.
- MARADA, M. 2006. *Dopravní vztahy v Pražském městském regionu*. In OUŘEDNÍČEK, M. (ed.). *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2006, s. 64–78. Dostupné také z WWW: <<http://web.natur.cuni.cz/~slamak/gacr/kniha/kniha.htm>>. ISBN 80-86561-94-1.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. 2006. *Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje*. Národohospodářský obzor, 4 - 2006, 2006. s. 51–59.
- MARADA, M., VONDRÁČKOVÁ, P. 2011. *Návrh metodiky posuzování nepřímého užitku dálnic*. Výzkumná zpráva pro vědeckovýzkumný záměr ČVUT. Praha : ČVUT, 2011. 145 s.
- MCAVOY, E., M. 1999. *Controlling Technocracy: Citizen Rationality and the NIMBY syndrome*. Washington (US) : Georgetown University Press, 1999. 184 pp. ISBN 0-87840-740-5.

- PATTON, M., Q. 2005. Qualitative research. In BRIAN, S. (ed.). *Encyklopedia of Statistics in Behavioral Science*. Chichester (GB), 2005, pp. 1633–1636. ISBN 0-47086080-4.
- RIETVELD, P., BRUINSMA, F. 1998. *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Softcover reprint of the original 1st ed. Heidelberg (DE) : Springer, 1998. 383 pp. ISBN 978-3642722349.
- ROBINSON, A. 1999. *From NIMBY to NOPE: Building eco-bridges*. Contemporary Politics, Volume 5, Issue 4. New York (US) : Routledge, 2008.
- RODRIGUE, J. P., COMTOIS, C., SLACK, B. 2006. *The Geography of Transport Systems*. New York (US) : Routledge, 2006. 284 pp. ISBN 0-415-35440-4.
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. 2009. *Pátevní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha : Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s.
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. 2013a. *Silnice a dálnice v České republice*. Praha : ŘSD, 2013. 20 s. Dostupné také z WWW: <<http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2013>>.
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. 2013b. *Dálnice D3, Rychlostní silnice R3: Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko*. Praha : ŘSD, 2013. 40 s. Dostupné také z WWW: <<http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Dalnice/publikace-o-dalnici-d3-2013>>.
- SEDLÁČEK, B. 2005. Vliv dálnice na rozvoj regionů. *Britské listy* [online]. Duben 2004, roč. 10, č. 4. [cit. 2015-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://blisty.cz/art/22781.html>>. ISSN 1213-1792.
- STEJSKAL, J., KOVÁRNÍK, J. 2009. *Regionální politika a její nástroje*. 1. vydání. Praha : Portál, 2009. 216 s. ISBN 978-80-7367-588-2.
- TÓTH, G. 2005. *Motorways and Economics*. European Spatial Research and Policy, 12. č. 2, Łódź (PL) : Łódź University, 2005. pp. 103–129.
- TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. 2008. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2008. 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.
- VONDRÁČKOVÁ, P. 2006. *Vliv dálnice D8 na regionální rozvoj: Percepce veřejnou správou, obyvateli a firmami*. Praha, 2006. 87 s.+příl. Diplomová práce (Mgr.). Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.
- VRTIŠKA, M. 2013. *Percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy: příklad města Tábor*. Praha, 2013. 69 s. Bakalářská práce (Bc.). Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.
- WHITELEGG, J. 1994. *Roads, jobs and the economy*. Lancaster (GB) : Greenpeace, 1994. 23 pp. ISBN 18-7153-285-X.
- WINKLER, J., PETRUSEK, M. 1997. *Velký sociologický slovník*. Praha : Karolinum, 1997. 598 s. Academia. ISBN 80-7184-164-1.

INTERNETOVÉ ZDROJE

- ADÁMEK, P. 2006. *Mapy tras dálnic* [online]. Mapy tras dálnic D1, D2, D3, D5, D8 a D11. [cit. 2015-03-22]. Dostupné z WWW: <<https://cs.wikipedia.org/wiki/>> pod zadáním hesel „Dálnice D1“, „Dálnice D2“, „Dálnice D3“, „Dálnice D5“, „Dálnice D8“, „Dálnice D11“.
- ARCDATA. 2015. *ArcČR 500* [online]. Geografické informační systémy. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.arcdata.cz/produkty-a-sluzby/geograficka-data/arccr-500/>>.
- ASFINAG. 2015. *S10: Mühlviertler Schnellstraße* [online]. Autobahnen und Schnellstraßen Finanzierung AG. Offizielle Website. [cit. 2015-05-12]. Dostupné z WWW: <www.asfinag.at>.
- ČESKÉ DÁLNIČE. 2015. *České dálnice* [online]. Informační stránka o českých dálnicích. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z WWW: <www.ceskedalnice.cz>.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. 2013. *Veřejná databáze* [online]. Databáze ČSÚ – informace o počtu obyvatel v obcích Středočeského a Jihočeského kraje. [cit. 2015-5-16]. Dostupné z WWW: <<http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>>.
- EVROPSKÝ PARLAMENT. 2015. *Poslanci EP: Elisabeth Schroedter* [online]. Oficiální stránka Evropského parlamentu. [cit. 2015-01-03]. Dostupné z WWW: <http://www.europarl.europa.eu/meps/cs/1933/ELISABETH_SCHROEDTER_home.html>.
- ESPON. 2015. *Espon 2020 Programme* [online]. TRACC. Official Website. [cit. 2015-06-15]. Dostupné z WWW: <www.espon.eu/main/Menu_Programme/>.
- IBM. 2015. *O IBM* [online]. Oficiální internetová stránka společnosti IBM pro Českou republiku. [cit. 2015-06-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibm.com/ibm/cz/cs/>>.
- JUSTICE. 2015. *Veřejný rejstřík a Sběrka listin* [online]. Internetová stránka zřizována Ministerstvem spravedlnosti České republiky. [cit. 2015-06-10]. Dostupné z WWW: <<https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik>>.
- PODNIKATEL. 2015. *Podnikatel.cz: Průvodce vaším podnikáním* [online]. Internetová stránka s informacemi o podnikatelských subjektech v Česku. [cit. 2015-06-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.podnikatel.cz/>>.
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. 2015. *Organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. Oficiální internetová stránka ŘSD ČR. [cit. 2015-04-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/Organizace-RSD>>.

DATOVÉ ZDROJE

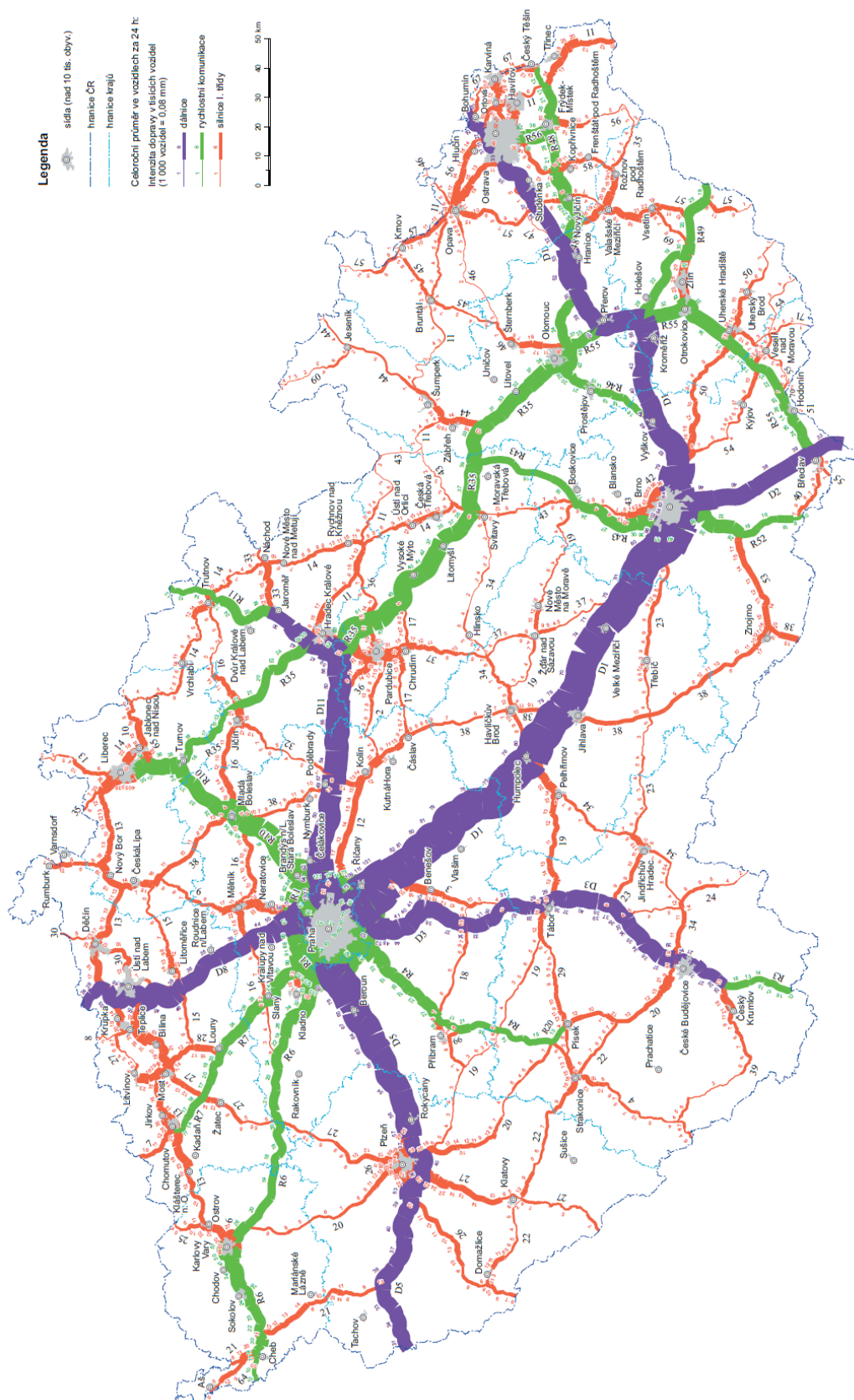
- VRTIŠKA, M. 2015. *Autorské terénní šetření* [databáze]. Data terénního šetření v obcích dotčených trasou dálnice D3, 2014–2015 [cit. 2015].

PŘÍLOHY

Příloha 1	Prognóza intenzity dopravy na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy v ČR v r. 2040	91
Příloha 2	Trasa silnice S10 – navazující komunikace na D3 / R3 v Rakousku	92
Příloha 3	Poznámkový list s otázkami pro rozhovory s představiteli místní samosprávy v obcích dotčených zprovozněnou částí dálnice D3	93
Příloha 4	Poznámkový list s otázkami pro rozhovory s představiteli místní samosprávy v obcích dotčených plánovanou trasou dálnice D3	94
Příloha 5	Poznámkový list s otázkami pro rozhovory se zástupci podnikatelské činnosti	95
Příloha 6	Dotazník pro obyvatelstvo obcí dotčených zprovozněnou částí dálnice D3	96
Příloha 7	Dotazník pro obyvatelstvo obcí dotčených plánovanou trasou dálnice D3	97
Příloha 8	Mapa respondentů pro výzkumnou část práce.....	98
Příloha 9	Dendrogram shluků respondentů.....	99
Příloha 10	Transkripce rozhovoru se starostou obce Miličín.....	CD
Příloha 11	Transkripce rozhovoru se starostkou obce Heřmaničky.....	CD
Příloha 12	Transkripce rozhovoru se zastupitelem městyse Netvořice.....	CD
Příloha 13	Transkripce rozhovoru se starostou městyse Maršovice	CD
Příloha 14	Transkripce rozhovoru se starostou obce Řípec	CD
Příloha 15	Transkripce rozhovoru se starostou obce Neplachov	CD
Příloha 16	Transkripce rozhovoru se starostou obce Václavice	CD
Příloha 17	Transkripce rozhovoru se starostou obce Chotoviny.....	CD
Příloha 18	Zápisový list s odpověďmi starosty obce Košice	CD
Příloha 19	Zápisový list s odpověďmi starosty obce Zvěrotice	CD
Příloha 20	Transkripce rozhovoru s majitelem firmy Karda v obci Heřmaničky	CD
Příloha 21	Transkripce rozhovoru s majitelkou obchodu Potraviny v obci Heřmaničky	CD
Příloha 22	Transkripce rozhovoru se spolumajitelem firmy Brož-cz v obci Košice	CD
Příloha 23	Transkripce rozhovoru s jednatelem firmy Equidomus v obci Dráčov	CD
Příloha 24	Transkripce rozhovoru s podnikatelem v zemědělství v obci Neplachov	CD
Příloha 25	Transkripce rozhovoru s personalistkou firmy Galmet v obci Netvořice.....	CD
Příloha 26	Transkripce rozhovoru se zástupcem vedoucího v Hotelu Česká Sibiř a v potravinách s občerstvením Můj obchod v obci Miličín	CD

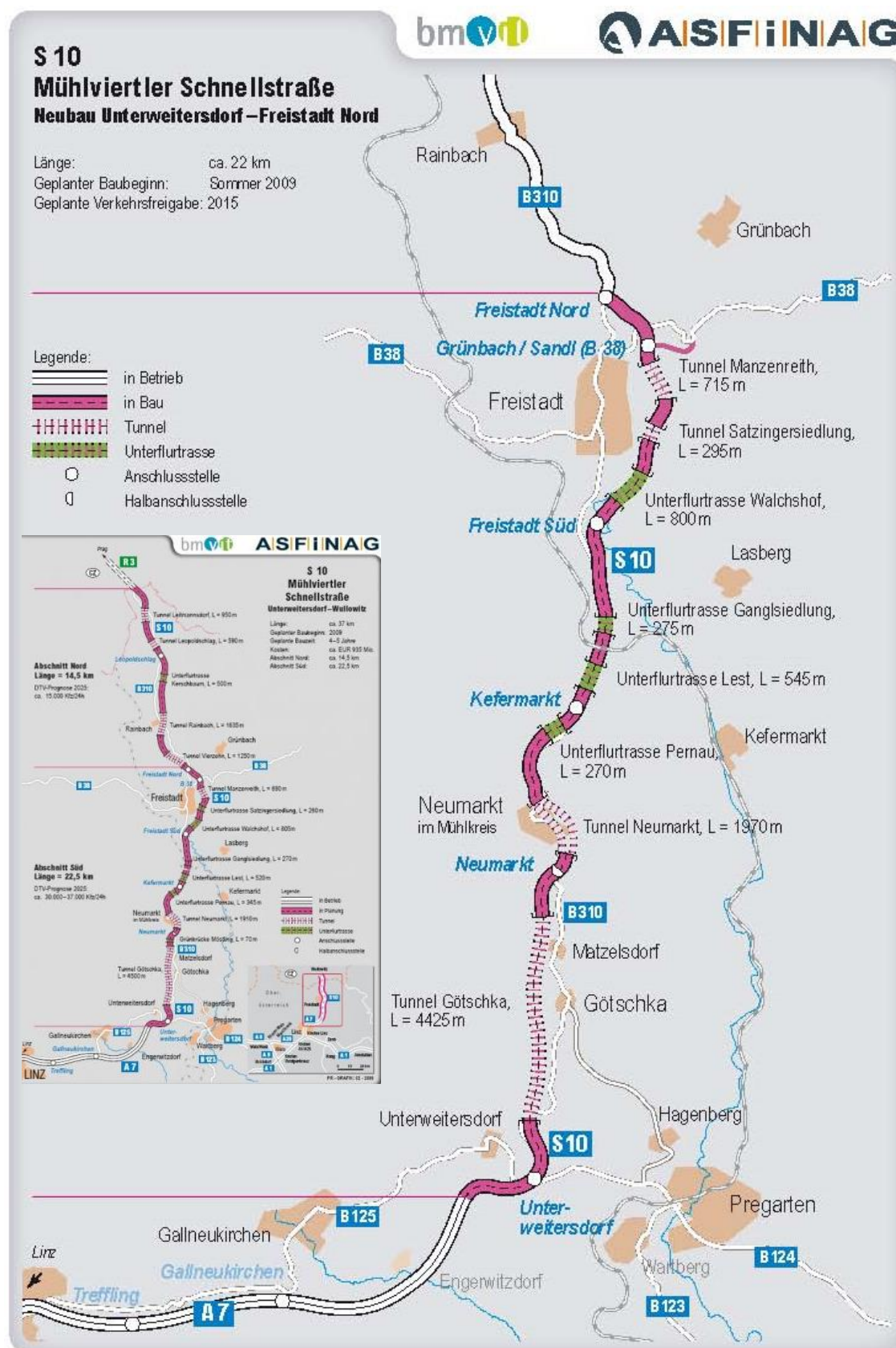
Příloha 1 – Prognóza intenzity dopravy na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR v r. 2040

Prognóza intenzity dopravy na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR v roce 2040



Zdroj: ŘSD (2009).

Příloha 2 – Trasa silnice S10 – navazující komunikace na D3 / R3 v Rakousku



Zdroj: Asfinag (2015).

Příloha 3 – Poznámkový list s otázkami pro rozhovory s představiteli místní samosprávy v obcích dotčených zprovozněnou částí dálnice D3

Otázky pro rozhovor s představiteli místní samosprávy v obcích dotčených zprovozněnou částí dálnice D3

**PERCEPCE DÁLNIČE D3 PŘEDSTAVITELI MÍSTNÍ SAMOSPRÁVY
V DOTČENÝCH OBCÍCH**

Obec / funkce: _____ / _____

Datum: _____ 2015

1. Jaká je dle Vašeho názoru kvalita výstavby dálnic v Česku?
 - a. Cena a kvalita komunikace
 - b. Doba výstavby
2. Jaký máte názor na (plánovanou) trasu dálnice D3?
 - a. Existuje vhodnější varianta spojení České Budějovice – Praha, Česko – Rakousko? Jaká?
3. Jaký má (bude mít) dle Vašeho názoru dálnice D3 význam pro dotčené obce obecně?
 - a. Vliv na hospodářský / ekonomický rozvoj obce a regionu
4. Co může dle Vašeho názoru obci přinést zlepšené spojení s Rakouskem?
 - a. Nadregionální význam dálnice = propojení se zahraničím
5. Jaké dopady dálnice na Vaši obec v současnosti pozorujete? Jaké očekáváte po dostavbě?
6. Způsobila dálnice D3 změnu vyjížděky za prací, do škol a za službami z obce?
7. Pozorujete v současnosti nárůst investičních pobídek v souvislosti s výstavbou dálnice D3?
 - a. Očekáváte v budoucnosti nárůst investičních pobídek v souvislosti s dálnicí D3?
8. Pozorujete v souvislosti s výstavbou dálnice D3 demografické změny v obci? (stěhování)
9. Ovlivnila dálnice D3 cenu půdy a nemovitostí v obci? Jak?
10. Ovlivnila dálnice D3 míru nezaměstnanosti v obci?
11. Myslíte si, že přítomnost dálnice D3 změnila (bude měnit) prestiž Vaší obce? Jak?
12. Jaký je dle Vašeho názoru hlavní pozitivní dopad dálnice?
13. Jaký je dle Vašeho názoru hlavní negativní dopad dálnice?
14. Očekávali jste změny vyvolané dálnicí D3 na Vaši obec? Přípravovali jste se na ně?

Zdroj: vlastní zpracování.

Příloha 4 – Poznámkový list s otázkami pro rozhovory s představiteli místní samosprávy v obcích dotčených plánovanou trasou dálnice D3

Otázky pro rozhovor s představiteli místní samosprávy v obcích dotčených plánovanou trasou dálnice D3

**PERCEPCE DÁLNIČE D3 PŘEDSTAVITELI MÍSTNÍ SAMOSPRÁVY
V DOTČENÝCH OBCÍCH**

Obec / funkce: _____ / _____

Datum: _____ 2015

1. Jaká je dle Vašeho názoru kvalita výstavby dálnic v Česku?
 - a. Cena a kvalita komunikace
 - b. Doba výstavby
2. Jaký máte názor na (plánovanou) trasu dálnice D3?
 - a. Existuje vhodnější varianta spojení České Budějovice – Praha, Česko – Rakousko? Jaká?
3. Jaký má (bude mít) dle Vašeho názoru dálnice D3 význam pro dotčené obce obecně?
 - a. Vliv na hospodářský / ekonomický rozvoj obce a regionu
4. Co může dle Vašeho názoru obci přinést zlepšené spojení s Rakouskem?
 - a. Nadregionální význam dálnice = propojení se zahraničím
5. Jaké dopady dálnice D3 na Vaši obec po výstavbě očekáváte?
6. Očekáváte změnu vyjížděky za prací, do škol a do za službami z obce vlivem dálnice D3?
7. Pozorujete v současnosti nárůst investičních pobídek v souvislosti s výstavbou dálnice D3?
 - a. Očekáváte v budoucnosti nárůst investičních pobídek v souvislosti s dálnicí D3?
8. Očekáváte v souvislosti s výstavbou dálnice D3 demografické změny v obci? (stěhování)
9. Očekáváte, že se vlivem dálnice D3, změní cena půdy a nemovitostí v obci? Jak?
10. Očekáváte, že se vlivem dálnice D3, změní míra nezaměstnanosti v obci? Jak?
11. Myslíte si, že přítomnost dálnice D3 změní prestiž Vaší obce? Jak?
12. Jaký je dle Vašeho názoru hlavní pozitivní dopad dálnice?
13. Jaký je dle Vašeho názoru hlavní negativní dopad dálnice?
14. Přípravujete se nějakým způsobem na případnou budoucí existenci dálnice D3 u Vaší obce?

Zdroj: vlastní zpracování.

Příloha 5 – Poznámkový list s otázkami pro rozhovory se zástupci podnikatelské činnosti

Otázky pro rozhovor se zástupci podnikatelské činnosti

**PERCEPCE DÁLNIČE D3 ZÁSTUPCI PODNIKATELSKÉ ČINNOSTI
V DOTČENÝCH OBCÍ**

Obec / firma (podnikatel): _____ / _____

Datum: _____ 2015

Specifikace firmy:

1. Jaká je dle Vašeho názoru kvalita výstavby dálnic v Česku?
 - a. Cena a kvalita komunikace
 - b. Doba výstavby
2. Jaký máte názor na (plánovanou) trasu dálnice D3?
 - a. Existuje vhodnější varianta spojení České Budějovice – Praha, Česko – Rakousko? Jaká?
3. Jaký má (bude mít) dle Vašeho názoru dálnice D3 význam pro obec, region, Česko?
 - a. Vliv na hospodářský / ekonomický rozvoj obce a regionu
 - b. Nadregionální význam dálnice
4. Jaký je dle Vašeho názoru mezinárodní význam dálnice D3?
 - a. Cítíte možnost zisku ze zlepšeného spojení s Rakouskem?
5. Jaké dopady dálnice D3 na Vaši firmu v současnosti pozorujete (očekáváte po výstavbě)?
6. Pozorujete již v současnosti nárůst investičních pobídek ze strany obce (ORP, kraje) v souvislosti s výstavbou dálnice D3?
 - a. Očekáváte v budoucnosti nárůst investičních pobídek v souvislosti s dálnicí D3?
7. Měla lokalizace Vaší firmy (podnikání) souvislost s (plánovanou) výstavbou dálnice D3?
8. Proměnil (promění) se v souvislosti s výstavbou dálnice (zlepšenou dostupností) zisk Vaší firmy (podnikání)?
 - a. Očekáváte změnu zisku / produktivity Vaší firmy v souvislosti s dálnicí? Jak?
 - i. Změna rozsahu trhu
 - ii. Dojížděka zaměstnanců
 - iii. Změna konkurence v lokalitě
9. Jaký je dle Vašeho názoru hlavní pozitivní dopad dálnice?
10. Jaký je dle Vašeho názoru hlavní negativní dopad dálnice?

Zdroj: vlastní zpracování.

Příloha 6 – Dotazník pro obyvatelstvo obcí dotčených zprovozněnou částí dálnice D3

Dotazník pro obyvatelstvo obcí dotčených zprovozněnou částí dálnice D3

Dotazník pro obyvatelstvo obcí dotčených zprovozněnou částí dálnice D3

PERCEPCE DÁLNIČE D3 OBYVATELI DOTČENÝCH OBCÍ

Obec / č. respondenta: _____ / _____ Datum: _____ 2015

1. Kvalita a efektivita výstavby dálnice v Česku (znáte z médií)

1.1. Jaka je dle Vašeho názoru cena 1 km dálnice v Česku?

- (a) Levná
(b) Odpovídající
(c) Drahá
(d) Velmi drahá
(e) Nevím

1.2. Jaka je dle Vašeho názoru kvalita vystavěných dálnic v Česku?

- (a) Velmi dobrá
(b) Dobrá
(c) Dostatečná
(d) Nedostatečná
(e) Nevím

1.3. Jak dle Vašeho názoru postupuje výstavba dálnice D3?

- (a) Pomaleji, než je možné
(b) Standardně
(c) Rychle
(d) Rychleji než jste očekávali
(e) Nevím

2. Trasa dálnice D3 a její využívání

2.1. Souhlasíte s plánem vystavět dálnici D3, spojující Prahu a České Budějovice, respektive Česko a Rakousko, bez ohledu na její trasu?

- (a) Ano
(b) Spíše ano
(c) Spíše ne
(d) Ne
(e) Nevím (je mi to jedno)

2.2. Jste spokojen(a) se současnou trasou dálnice D3, tedy v blízkosti Vaší obce?

- (a) Ano
(b) Spíše ano
(c) Spíše ne
(d) Ne
(e) Nevím (je mi to jedno)

2.3. Využíváte v současnosti zprovozněný úsek dálnice D3?

- (a) Ano
(b) Ne (přeskočte otázky 2.4 – 2.6)

2.4. Jak často využíváte zprovozněný úsek dálnice D3?

- (a) Denně
(b) Několikrát týdně
(c) Několikrát měsíčně
(d) Několikrát ročně
(e) Zřídka

2.5. Změnila dálnice Vaši vyjíždku z obce (do nově lépe dostupných center)?

- (a) Ano, navýšila
(b) Ano, snížila
(c) Ne, zůstala stejná
(d) Nevím

2.6. Za jakým účelem dálnici využíváte? (Ize zahrnout více odpovědí)

- (a) Zaměstnání
(b) Škola
(c) Služby
(d) Úřady
(e) Soukromé cesty (zábava, rekreace)

3. Význam dálnice pro obec, region, stát

3.1. Má (bude mít) dle Vašeho názoru dálnice D3 vliv na rozvoj obce?

- (a) Ano – pozitivní
(b) Ano – negativní
(c) Ne
(d) Nevím

3.2. Má dle Vašeho názoru dálnice D3 vliv na rozvoj okresu / kraje?

- (a) Ano, pozitivní pro okres / kraj
(b) Ano, negativní pro okres / kraj
(c) Ne
(d) Nevím

3.3. Co dle Vašeho názoru přinese zlepšené spojení s Rakouskem obcí / okresu / kraje / Česku?

- (a) Obec:
(b) Okres:
(c) Kraj:
(d) Česko:

4.4. Byli byste ochotni se kvůli přítomnosti dálnice z obce vystěhovat?

- (a) Ano
(b) Spíše ano
(c) Spíše ne
(d) Ne
(e) Nevím

4.5. Změnila se dle Vašeho názoru díky přítomnosti dálnice D3 prestiž Vaší obce?

- (a) Ano, zvýšila se
(b) Ano, snížila se
(c) Ne, zůstala stejná
(d) Nevím, nedokážu posoudit

4.6. Bude mít dle Vašeho názoru českou společnost jako celek více pozitivních nebo negativních dopadů?

- (a) Více pozitivních
(b) Více negativních
(c) Stejně
(d) Nevím

5. Doplnění

5.1. Chtěl(a) byste k dálnici D3 a její výstavbě dodat něco, na co nebyla v dotazníku položena otázka?

- (a) Hluk: + 0 -
(b) Znečištění: + 0 -
(c) Vibrace: + 0 -
(d) Krajina: + 0 -
(e) Dostupnost středisek: + 0 -
(f) Nezaměstnanost: + 0 -
(g) Vyjíždka za prací: + 0 -
(h) Počet obyvatelstva: + 0 -
(i) Cenu pozemků a nemovitostí: + 0 -
(j) Intenzitu dopravy v obci: + 0 -
(k) Obslužnost hromadnou dopravou: + 0 -
(l) Zisk z podnikání: + 0 -
(m) Příchod investic: + 0 -

4.3. Jak vnímáte skutečnost, že bydlíte v obci u dálnice D3?

- (a) Rozhodně pozitivně
(b) Pozitivně
(c) Negativně
(d) Rozhodně negativně
(e) Nevím (je mi to jedno)

Zdroj: vlastní zpracování.

Příloha 7 – Dotazník pro obyvatelstvo obcí dotčených plánovanou trasou dálnice D3

Dotazník pro obyvatelstvo obcí dotčených plánovanou trasou dálnice D3

Obec / č. respondenta: _____ / _____ Datum: _____ 2015

PERCEPCE DÁLNIČE D3 OBYVATELI DOTČENÝCH OBČÍ

1. Kvalita a efektivita výstavby dálnic v Česku (znáte z médií)

1.1 Jaka je dle Vašeho názoru cena 1 km dálnice v Česku?

(a) Levná
(b) Odpovídající
(c) Drahá
(d) Velmi drahá
(e) Nevím

1.2 Jaka je dle Vašeho názoru kvalita vystavěných dálnic v Česku?

(a) Velmi dobrá
(b) Dobrá
(c) Dostatečná
(d) Nedostatečná
(e) Nevím

1.3 Jak dle Vašeho názoru postupuje výstavba dálnice D3?

(a) Pomaleji, než je možné
(b) Standardně
(c) Rychle
(d) Rychleji než jste očekávali
(e) Nevím

2. Trasa dálnice D3 a její využívání

2.1 Souhlasíte(a) jste s plánem vystavět dálnici D3, spojující Prahu a České Budějovice, respektive Česko a Rakousko, bez ohledu na její trasu?

(a) Ano
(b) Spíše ano
(c) Spíše ne
(d) Ne
(e) Nevím (je mi to jedno)

2.2 Jste spokojen(a) s plánovanou trasou dálnice D3, tedy v blízkosti Vaší obce?

(a) Ano
(b) Spíše ano
(c) Spíše ne
(d) Ne
(e) Nevím (je mi to jedno)

3. Význam dálnice D3 pro obec, region, stát

3.1 Bude mít dle Vašeho názoru dálnice D3 vliv na rozvoj obce?

(a) Ano – pozitivní
(b) Ano – negativní
(c) Ne
(d) Nevím

3.2 Bude mít dle Vašeho názoru dálnice D3 vliv na rozvoj okresu / kraje?

(a) Ano, pozitivní pro okres / kraj
(b) Ano, negativní pro okres / kraj
(c) Ne
(d) Nevím

3.3 Co dle Vašeho názoru přinese zlepšené spojení s Rakouskem obcí / okresu / kraji / Česku?

(a) Obec: _____
(b) Okres: _____
(c) Kraj: _____
(d) Česko: _____

4. Dopady dálnice D3

4.1 Jaké dopady (změny) očekáváte ve Vaší obci v souvislosti s dálnicí D3?

4.2 Jak dle Vašeho názoru bude dálnice D3 ve Vaší obci ovlivňovat: (pozitivně +, nijak 0, negativně -)

- Hluk: + 0 -
- Znečištění: + 0 -
- Vibration: + 0 -
- Krajina: + 0 -
- Dostupnost středisek: + 0 -
- Nezaměstnanost: + 0 -
- Využití ku za práci: + 0 -
- Počet obyvatelstva: + 0 -
- Cenu pozemků a nemovitostí: + 0 -
- Intenzitu dopravy v obci: + 0 -

Dotazník pro obyvatelstvo obcí dotčených plánovanou trasou dálnice D3

4.2 Pokračování

- Obslužnost hromadnou dopravou: + 0 -
- Zisk z podnikání: + 0 -
- Příchod investic: + 0 -

4.3 Jak uvažujete skutečnost, že bydlíte v obci u plánované trasy dálnice D3?

(a) Rozhodně pozitivně
(b) Pozitivně
(c) Negativně
(d) Rozhodně negativně
(e) Nevím (je mi to jedno)

4.4 Byli byste ochotni se kvůli přítomnosti dálnice z obce vystěhovat?

(a) Ano
(b) Spíše ano
(c) Spíše ne
(d) Ne
(e) Nevím

4.5 Změní se dle Vašeho názoru díky přítomnosti dálnice D3 prestiž Vaší obce?

(a) Ano, zvýší se
(b) Ano, sníží se
(c) Ne, zůstane stejná
(d) Nevím, nedokážu posoudit

4.6 Bude mít dle Vašeho názoru dálnice D3 po svém dokončení pro českou společnost jako celek více pozitivních nebo negativních dopadů?

(a) Více pozitivních
(b) Více negativních
(c) Stejně
(d) Nevím

5. Doplnění

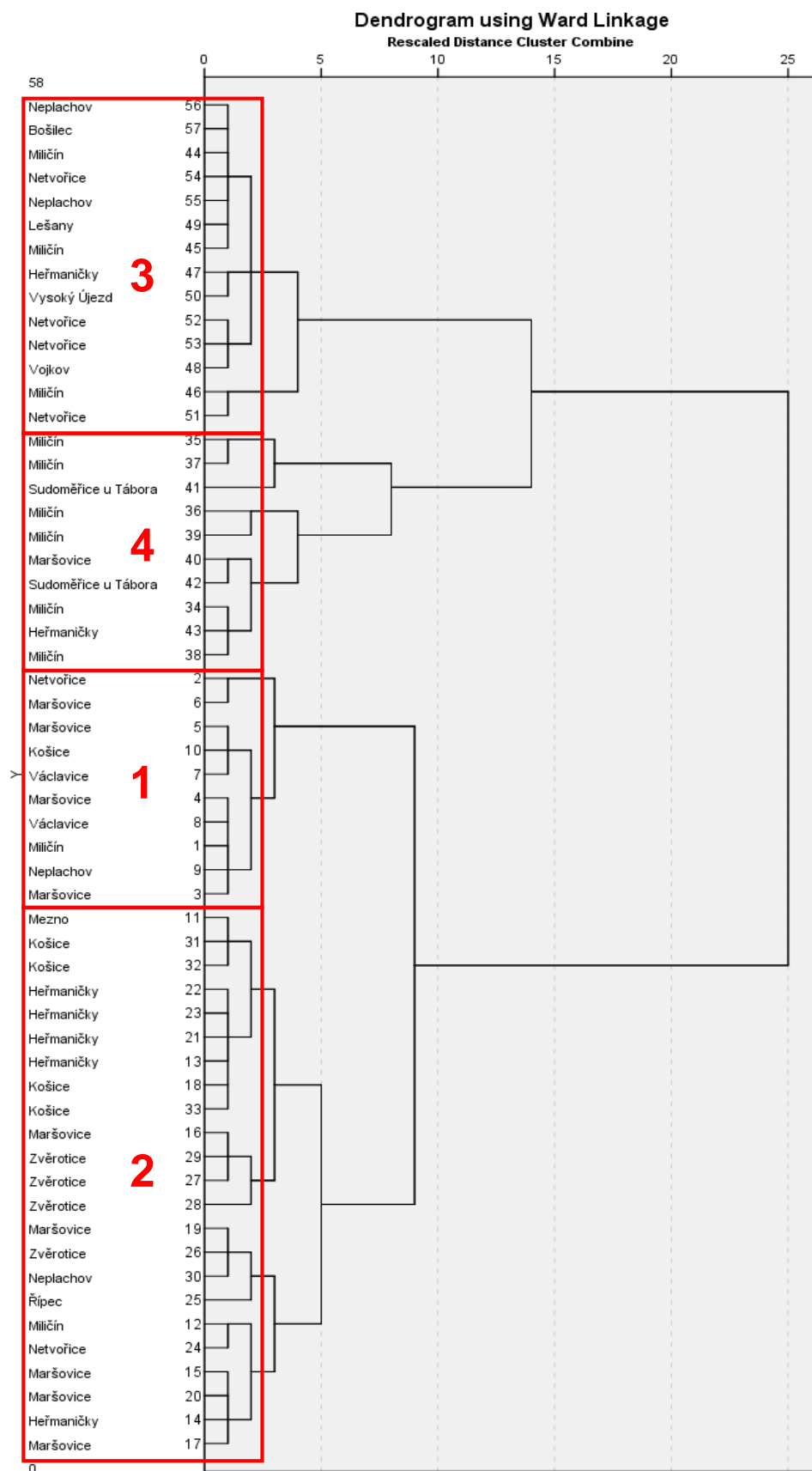
5.1 Chráte(a) byste k dálnici D3 a její výstavbě dodat něco, na co nebyla v dotazníku položena otázka?

Zdroj: vlastní zpracování.

[illegible]

Zdroj: ArcČR 500, v. 3.1, autorské terénní šetření (2015), vlastní zpracování.

Příloha 9 – Dendrogram shluků respondentů



Zdroj: autorské terénní šetření (2015).

Pozn.: červené rámečky zobrazují skupiny respondentů (viz kapitola 5.3.4 – výzkumná část práce), číslo označuje číslo shluku (skupiny respondentů).